



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 441]

नई दिल्ली, सोमवार, दिसम्बर 2, 2019/अग्रहायण 11, 1941

No. 441]

NEW DELHI, MONDAY, DECEMBER 2, 2019/AGRAHAYANA 11, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 21 नवम्बर, 2019

सं. टीएमपी/28/2019-डीपीटी.—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 में प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए 10 अक्तूबर, 2019 को दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान किया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (सकारण) आदेश को अधिसूचित कराने में लगने वाले समय पर सुविचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने दरमानों को तत्काल अधिसूचित कराने का निर्णय लिया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा 10 अक्तूबर, 2019 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में 30 अक्तूबर, 2019 के राजपत्र संख्या 377 में अधिसूचित हो गए। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि यह प्राधिकरण शीघ्र ही सकारण आदेश अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा डीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित सकारण आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/28/2019-डीपीटी

दीनदयाल पत्तन न्यास

आवेदक

गणपूर्ति:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अक्तूबर, 2019 के 10वें दिन पारित)

यह मामला दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त 06 जून, 2019 के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. डीपीटी के मौजूदा दरमान 21 जून, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी के द्वारा अनुमोदित किए गए थे जिन्हें भारत के राजपत्र में 10 अगस्त, 2016 के राजपत्र संख्या 319 में अधिसूचित कराया गया था। डीपीटी के उक्त मौजूदा दरमानों की वैधता उक्त आदेश में 31 मार्च, 2019 निर्धारित की गई थी। डीपीटी के मौजूदा दरमानों की वैधता को 30 सितंबर, 2019 तक विस्तार किया गया था और हमारे 29 मार्च, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/39/2005-विविध के द्वारा डीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को संसूचित किया गया था।

3. सभी महापत्तन न्यास कार्गों, पोत प्रहस्तन और विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए दरमान निर्धारण हेतु प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 द्वारा शासित होते थे। पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 26 दिसंबर, 2018 के पत्र संख्या आईडब्ल्यूटी-II/28/2018-डब्ल्यूटी के द्वारा महापत्तन न्यास (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत 01 अप्रैल, 2019 से प्रभावी महापत्तन न्यासों में संशोधन के लिए अपेक्षित दरमानों के निर्धारण के लिए "महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण की प्रशुल्क नीति 2018" जारी की। भारत सरकार द्वारा जारी किए गए निदेशों के अनुपालन में इस प्राधिकरण ने भारत के राजपत्र में 16 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 17 में प्रशुल्क नीति दिशानिर्देश, 2018 अधिसूचित कराए। 26 दिसंबर, 2018 से प्रशुल्क नीति 2018 प्रभावी हो गई है। प्रशुल्क नीति, 2018 हमारे 25 जनवरी, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/79/2018-विविध के द्वारा एनएमपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को भेज दी गई थी। तत्पश्चात्, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देश भारत के राजपत्र में 30 जनवरी, 2019 के राजपत्र संख्या 29 में अधिसूचित किए गए। उक्त कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 डीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को हमारे 04 फरवरी, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/79/2018-विविध के द्वारा भेजे गए थे।

4.1. इस पृष्ठभूमि में डीपीटी ने अपने 06 जून, 2019 के पत्र के द्वारा प्रशुल्क नीति, 2018 के अंतर्गत अपने दरमानों के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। डीपीटी ने अपने सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के बारे में निम्नलिखित निवेदन/सुविचारित कारक रखे:

- (i). ऑन बोर्ड श्रम प्रभार की दरें प्रत्येक वस्तु की घाटशुल्क दरों में आमेलित हो गई हैं। इसी प्रकार तट श्रम प्रभारों को भी ब्रेक बल्क वस्तुओं की घाटशुल्क दरों में शामिल कर दिया गया है।
[मौजूदा दरमान के कार्गों संबंधी प्रभारों के अध्याय III की अनुसूची संख्या 3].
- (ii). तूना टेकरा स्थित मैसर्स एकेवीटीपीएल के शुल्क बल्क टर्मिनल के पत्तन संदेय और पाइलटेज की प्रस्तावित दरों को कांडला दरों के समान लाया गया है।
[मौजूदा दरमान का अध्याय-Vक].
- (iii). ओटीबी/लंगरगाह पर तटीय और विदेशगामी पोतों के क्रमशः 6.00 रु और \$0.1562 पीएमटी के लाइट्रेज प्रभार नए लागू किए गए हैं।
[प्रस्तावित दरमान के पोत संबंधी प्रभार के अंतर्गत अनुसूची 3.1 ग].
- (iv). चैनई पत्तन न्यास की दरों के आधार पर प्रत्येक लंबे और खाली वैगन के लिए रेलवे वैगनों में कार्गों लदान के लिए इन मोशन धर्मकांटे के लिए क्रमशः 110.00 रु. और 55.00 रु. की नयी लेवी लागू की गई है।
[प्रस्तावित दरमान के अध्याय 4 विविध प्रभारों की अनुसूची संख्या 4].
- (v). 14 दिसंबर, 2018 को हुई बोर्ड बैठक में बोर्ड संकल्प संख्या 101 के द्वारा बोर्ड के अनुमोदन से नई लेवी लागू की गई है अर्थात् बोलाई पुल टैस्ट करने के प्रभार 11,893.86 रु. और अमरीकी डॉलर 434.72 का प्रस्ताव किया गया है।
[प्रस्तावित दरमान के पोत संबंधी प्रभारों के अध्याय II की अनुसूची 3.6].
- (vi). बर्थ किराया प्रभार अनुसूची में, प्रस्तावित दरों को अशोधित कर दिया गया है अर्थात् अब प्रस्तावित दरे क्रेन-रहित बर्थ के लिए हैं और यदि तट क्रेन का प्रयोग किया जाता है तब क्रेन रहित बर्थ किराया प्रभार का 190% वसूला जाएगा। क्रेन रहित बर्थ के किराया प्रभार 5% बढ़ा दिये गए हैं।
[प्रस्तावित दरमान का अध्याय II - बर्थ संबंधी प्रभार की अनुसूची संख्या 3.1क].
- (vii). घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची के अंतर्गत "धातुओं (फेरस/गैर-फेरस) (पाइप, प्लेट, पिग आयरन और कॉयल शीट सहित) को घाटशुल्क शुल्क दरों में क्रमशः 10% और 15% वृद्धि के साथ 2 में बाट दिया गया है अर्थात् "धातु (फेरस/गैर-फेरस) (प्लेट, पिग आयरन और अन्य इस्पात कायलों सहित) और मैटल (फेरस/गैर-फेरस) (इस्पात पाइप और वायर रॉड कॉयल सहित)।
[प्रस्तावित दरमान के अध्याय III कार्गों संबंधी प्रभार के अंतर्गत अनुसूची 1].
- (viii). घाटशुल्क अनुसूची में नई वस्तु "एग्रीगेट्स और स्टोन चिप्स" के रूप में जोड़ी गई है और प्रस्तावित दर तटीय और विदेशी कार्गों के लिए क्रमशः 16.98 रु और 28.32 रु. पीएमटी प्रस्तावित की गई है।

[प्रस्तावित दरमान का अध्याय III कार्गो संबंधी प्रभारों की अनुसूची संख्या 1].

- (ix). मोटर साइकिल के सिवा मोटर वाहन की फ्लैट दर तटीय और विदेशी कार्गो के लिए क्रमशः 1117.26 रु. और 1862.10 रु. रखी गई है जो कोच्चीन पत्तन न्यास के दरमान पर आधारित है।

[प्रस्तावित दरमान का अध्याय III कार्गो संबंधी प्रभारों की अनुसूची संख्या 1].

- (x). विविध पाइलटेज प्रभारों के अंतर्गत एक नई सेवा जोड़ी गई है अर्थात् "आवक/जावक/अंतरण पाइलट मीमों की विलंब से प्रस्तुति" और तटीय तथा विदेशी पोतों के लिए प्रस्तावित प्रभार कांडला के लिए क्रमशः 13,207.64 रु. तथा \$534.29 व वाडिनार के लिए क्रमशः 8709.91 रु. तथा \$352.34 लागू किए गए हैं।

[प्रस्तावित दरमान का अध्याय II पोत संबंधी प्रभार अनुसूची 2.2].

- (xi). लंगरगाह प्रभार अनुसूची के अंतर्गत नई उगाही अर्थात् "पोतन पत्तन सीमा में प्रवेश करता है और पत्तन की अनुमति के बिना लंगर डालता है" लागू की गई है और कांडला तथा वाडिनार दोनों ही पत्तनों पर दर तटीय तथा विदेशी पोत के लिए क्रमशः 8,000/- रु. और \$200 रखी गई है।

[प्रस्तावित दरमान का अध्याय II पोत संबंधी प्रभार की अनुसूची 3.1 से 3.5].

- (xii). 120 टन एचएमसी के संबंध में प्रति मीट्रिक टन कार्गो प्रहस्तन के आधार पर अधिकतम दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया गया है न कि निष्पादन मानकों के आधार पर दर का प्रस्ताव। ऐसा दो उच्च अधिकतम दरों को फ्रीज करके किया गया है अर्थात् प्रत्येक कार्गो के लिए अधिकतम दर के आधार पर 10% वृद्धि के साथ। इसके अतिरिक्त, चूंकि 'पेट कोक' की उत्पादकता 'अन्य बल्क कार्गो' जैसे स्टोन चिप्स, फेल्डस्पार, लौह अयस्क के समान है अतः पेट को खाद्यान्न, मेट कोक, पेट कोक की श्रेणी में से हटा दिया गया है और "अन्य बल्क कार्गो" की श्रेणी में जोड़ दिया गया है (यानी 65.31 रु. प्रति टन विदेशी और 39.18 प्रति टन तटीय दर)।

[प्रस्तावित दरमान का अध्याय IV - विविध प्रभार की अनुसूची-II].

- (xiii). डीपीटी द्वारा अधिकतर मदों की प्रस्तावित दरें 2017-18 (2%), 2018-19 (3.45%) और 2019-20 (4.26%) का सूचकांक गुणक लागू करने के पश्चात् मौजूदा दरों के समान ही हैं। कुछेक मदों के लिए कांडला/वाडिनार के विभिन्न कार्यकलापों के सूचकांकन के पश्चात् मौजूदा दरमानों के पश्चात् दर/लागू दर में प्रस्तावित वृद्धि/घटौती इस प्रकार है:

क्र.सं.	कार्यकलाप	प्रस्तावित वृद्धि % में
I.	कांडला/वाडिनार	
क.	पोत संबंधी प्रभार	
1.	बर्थ किराया (क्रेन रहित बर्थ)	5%
2.	शुष्क डॉकिंग प्रभार	2%
ख.	कार्गो संबंधी प्रभार	
(i)	घाटशुल्क प्रभार	
1.	कोयला	6%
2.	लवण	7%
3.	पीओएल उत्पाद	12%
4.	रसायन-खतरनाक व गैर-खतरनाक	10%
5.	धातु (फैरस/गैर-फैरस) (प्लेट, पिग आयरन और अन्य स्टील कॉयल सहित)	10%
6.	(स्टील पाइप और वायर राड कॉयल सहित)	15%
7.	रेल वाहित कार्गो पर सेवा प्रभार	20%

- (xiv). महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देशों के पैरा 2.1 के अनुसार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) यानी वर्ष 2019-20 के लिए फार्म-1 वर्ष 2018-19 के लिए 3.45% के

सूचकांकन के पश्चात् और वर्ष 2019-20 के लिए 4.26% के सूचकांकन के पश्चात् 1107.86 करोड़ रु व्यय सूची चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किया गया है।

- (xv). यह भी कि महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति, 2018 को प्रचालित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देशों के पैरा 2.9 के अनुसार राजस्व आकलन अर्थात् फार्म संख्या 3 वर्ष 2019-20 के लिए कुल योग 1106.11 करोड़ रु व्यवसायरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित है।
- (xvi). बोर्ड ने 28 मई, 2019 को आयोजित हुई अपनी बैठक में अपने बोर्ड संकल्प संख्या 17 के द्वारा डीपीटी के दरमानों के संशोधन का अनुमोदन कर दिया है। बोर्ड की बैठक के कार्यवृत्त प्रस्तुत किए गए हैं।
- (xvii). प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49, 49(क), 49(ख) और 50 के अंतर्गत "महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018" के अनुसार डीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन पर सुविचार करके अनुमोदन करे।

4.2. डीपीटी ने वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का परिकलन फार्म 1 में और प्रस्तावित दर पर फार्म 3 में राजस्व आकलन विस्तार से प्रस्तुत किया है।

- (i). डीपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की संक्षिप्त स्थिति नीचे सारणीबद्ध की जाती है:

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1 (2015-16)	वर्ष2 (2016-17)	वर्ष3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	50117.31	52823.73	53216.42
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	12040.78	13054.77	14582.48
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	14569.55	21920.17	51202.76
	उप - योग 1=(i)+(ii)+(iii)	76727.64	87798.67	119001.66
(2).	घटाएं: समायोजन			
(i).	संपदा संबंधी व्यय			
	(क) प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1090.42	1051.35	1071.25
	(ख) आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	261.98	259.83	293.55
	(ग) आबंटित एफएमई	23.17	58.33	101.11
	उप - योग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	1375.57	1369.51	1465.91
(ii).	ऋणों पर ब्याज	15.00	18.18	26.55
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)			
	(क) मजदूरी संशोधन बकाया	3.97	0.67	487.69
	उप - योग 2(iii) = [(क)]	3.97	0.67	487.69
(iv).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसी अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3	9002.95	12659.71	30786.59
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1 (2015-16)	वर्ष2 (2016-17)	वर्ष3 (2017-18)
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क) प्रचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख) मूल्यहास	0.00	0.00	0.00
	(ग) आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ) आबंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप-योग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	2 का कुल योग = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	10397.48	14048.07	32766.74
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	66330.16	73750.60	86234.92
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3	75438.56		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	120680.07		
	(ii). 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	45558.07		
	(iii). घटाएं: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों का निवल मूल्य	547.14		
	(iv). घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियां, यदि कोई हो, का निवल मूल्य।	0.00		
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को केपटिव बर्थों के लिए सुविचारित किए जाने वाले, यदि कोई हो, अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	0.00		
	(vi). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	0.00		
	(क). माल सूची	63.73		
	(ख). विविध देनदार	4728.29		
	(ग). रोकड़	0.00		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	4792.02		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]	170483.02		
(6).	क्रम संख्या 5(vii) पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत	27277.28		
(7).	31 मार्च, 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	102715.84		
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% की दर से	106259.54		

क्र.सं.	विवरण	वर्ष1 (2015-16)	वर्ष2 (2016-17)	वर्ष3 (2017-18)
	एआरआर में सूचकांकन अर्थात् 3.45% (7x1.0345)			
(9).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @4.26% (8x1.0426)			110786.19
(10).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा			110786.19
(11).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 9 में आकलित			110610.69

(ii). डीपीटी ने फार्म संख्या 3 में 2017-18 के वास्तविक यातायात के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व आकलन की गणना का ब्यौरा दिया है। उस फार्म के अनुसार, कार्गो, पोत, विविध प्रभारों से प्रस्तावित प्रशुल्क दर पर कुल राजस्व आकलन 1,106.11 करोड़ रु है।

(iii). डीपीटी द्वारा फार्म संख्या 6 में प्रस्तावित निष्पादन मानक इस प्रकार है:

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	प्रस्तावित निष्पादन मानक
(1).	कार्गो संबंधी प्रभार	
(क)	औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन (टन में) (टिप्पण)	17781
(ख)	मूव प्रति घंटा (टीईयू में) कंटेनरों के संबंध में	30.57
(2).	पोत संबंधी सेवाएं	
(क)	पोत का औसत टर्न अराउंड समय (दिनों में)	4.72
(ख)	पोत का औसत बर्थपूर्व समय (दिनों में)	2.04

5.1. 11 जून, 2019 के हमारे पत्र के प्रत्युत्तर में, डीपीटी ने अपने 15 जून, 2019 के पत्र के निम्नलिखित निवेदन रखे:

- डीपीटी ने 30 मई, 2019 को संपूर्ण प्रस्ताव (वार्षिक लेखाओं के सिवाए) और प्रस्तावित दरमान अपनी वेब साइट में डाल दिए हैं और यह भी पुष्टि की है कि डीपीटी की वेबसाइट पर प्रस्ताव को डाल देने की सूचना संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को दी गई थी।
- फार्म संख्या 1 में एआरआर फार्म-3 में राजस्व आकलन व्यवसायरत चार्टर्ड लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है प्रस्तुत किए गए हैं।
- वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के प्रत्येक वर्ष के वार्षिक प्रशासनिक प्रतिवेदन और लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे भी प्रस्तुत है।

5.2. डीपीटी की वेबसाइट से यह पाया गया था कि डीपीटी ने पूरे प्रस्ताव के स्थान पर केवल प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानक ही डाले हैं। पत्तन को इसलिए हमारे 12 जुलाई, 2019 के पत्र के द्वारा फिर से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया कि वे 15 दिन के भीतर यह पुष्टि करें कि उन्होंने पूरे प्रस्ताव को (वार्षिक लेखाओं के सिवाए) वेबसाइट पर डाल दिया है और पत्तन के सुनिश्चित ई-मेल पते के साथ-साथ प्राधिकरण को पता भी दें ताकि संबंधित हितधारक/प्रयोक्ता अपनी टिप्पणियां दे सकें। इसके प्रत्युत्तर में डीपीटी ने 14 जुलाई, 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा बताया कि इसने प्रस्तावित दरमान और निष्पादन मानक वेब साइट में डाल दिए हैं और प्रस्तावित दरमानों के वेबसाइट पर हॉस्ट करने का उनका स्क्रीनशॉट भी भेजा।

6.1. कांडला पोर्ट कस्टम हाउस एजेंट एसोसिएशन (केपीसीएचएए) ने 12 जुलाई, 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा, कांडला लीक्विड टैंक टर्मिनल एसोसिएशन (केएलटीटीए) ने अपने 12 जुलाई, 2019 के ई-मेल द्वारा और वाडिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड (वीओटीएल) ने 12 जुलाई, 2019 के ई-मेल द्वारा और मैसर्स एम्पीरियस इन्फ्रा लाजिस्टिक्स प्रा. लि. (ईआईपीएल) ने 13 जुलाई, 2019 के ई-मेल के द्वारा प्रस्ताव की प्रतिलिपि बांटने का अनुरोध किया।

6.2. इस संबंध में, हमने 15 जुलाई, 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा यह बताते हुये और डीपीटी के 14 जुलाई, 2019 के ई-मेल की प्रति भेजते हुये कि डीपीटी ने पूरे प्रस्तावित दरमान की प्रति अपनी वेबसाइट में डाल दी है की पुष्टि की है और स्क्रीन शॉट भी भेजा और कि डीपीटी की वेबसाइट पर इसे कहां देखा जा सकता है केएलटीटीए, ईआईपीएल को अनुरोध किया कि वे अपनी टिप्पणियां तत्काल प्रस्तुत करें।

7. हमने ऋषि शिपिंग, केपीसीएचएए, वीओटीएल, इफ्फको केएसएएल और केपीएसएए से विषयक प्रस्ताव पर टिप्पणियां प्राप्त की जिन्हें फीडबैक सूचना के तौर पर डीपीटी को भेज दिया गया। डीपीटी ने 22 अगस्त, 2019 के पत्र के द्वारा प्रत्युत्तर दिया।

8. प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर डीपीटी को 18 जुलाई, 2019 के पत्र के द्वारा कुछेक मुद्दों पर 31 जुलाई, 2019 तक सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। 23 जुलाई, 2019 को एक अनुस्मारक भी भेजा गया। डीपीटी ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के संबंध में 20 अगस्त, 2019 के पत्र द्वारा और 17 सितंबर, 2019 तथा 19 सितंबर, 2019 के ई-मेल द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण तथा उन पर डीपीटी के उत्तर का सारांश नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	डीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर
1.	सामान्य: पत्तन 14 दिसंबर, 2018 को हुई बोर्ड की बैठक में बोलाई पुल टैस्ट करने के प्रभारों के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प संख्या 101 की प्रति प्रस्तुत करे क्योंकि यह प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं पाई गई।	14 दिसंबर, 2018 को हुई बोर्ड की बैठक में बोलाई पुल टैस्ट करने के प्रभारों के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प संख्या 101 की प्रति प्रस्तुत है।
2.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (फार्म सं.1):	
(i).	प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.2(i) विनिर्दिष्ट करता है कि संपदा संबंधी सारे व्यय एआरआर के परिकलन में जोड़े नहीं जाएंगे। लेकिन फार्म 1 से यह देखा जाता है कि डीपीटी ने मूल्यहास सहित वर्ष 2015-16, 2016-17 तथा 2017-18 के लिए क्रमशः 1090.42 लाख रुपये 1051.35 लाख रुपये और 1071.25 लाख रुपये प्रचालन व्यय में से निकाले हैं जो वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के वार्षिक लेखाओं में 4488.78 लाख रुपये, 4241.07 लाख रुपये और 4330.41 लाख रुपये संपदा कार्यकलाप के वास्तविक प्रचालन व्ययों प्रति है। डीपीटी ने यह कहते हुए 3398.36 लाख रु, 3189.72 लाख रु और 2861.92 लाख रु. नहीं निकाले हैं क्योंकि ये गोपालपुरी, बाडिनार और कांडला कालोनी के अनुरक्षण व्यय से संबंधित है। एमओएस के प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2018 एआरआर में कालोनियों के अनुरक्षण व्यय को शामिल करने का प्रावधान नहीं करते हैं। इसलिए डीपीटी संपदा कार्यकलाप में से प्रचालन व्यय को निकाल दें जैसा कि वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शाए गए हैं।	वार्षिक लेखाओं के अनुसार संपदा कार्यकलापों के प्रचालन व्यय में गोपालपुरी और कांडला कालोनी के अनुरक्षण पर किए गए व्यय शामिल हैं अतः उन्हें संपदा कार्यकलाप से निकाल दिया गया है। संपदा कार्यकलापों पर मूल्यहास पत्तन के कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप के पूंजीगत व्यय पर मूल्यहास शामिल किया गया है यह संपदा कार्यकलापों से संबंधित नहीं है। अतः ऊपर के दो किस्म के व्यय संपदा कार्यकलापों के प्रचालन व्यय से निकाल दिया गया है। इसके अतिरिक्त, एमओएस के प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2018 एआरआर में कालोनियों के अनुरक्षण व्यय को एआरआर से निकालने का प्रावधान नहीं करते हैं। यहां तक कि डीपीटी के दरमानों के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान भी उक्त किस्म के व्ययों को संपदा कार्यकलाप व्ययों में से निकाला नहीं गया था। वार्षिक लेखाओं तथा व्ययों के अनुसार व्यय का ब्यौरा संलग्न है।
(ii).	<u>क्रमांक 2(iii) एक-बारगी व्यय का 2/3, यदि कोई है जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उप-दान की बकाया और अनुग्रही अदायगी।</u>	
	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 के अनुसार एक-बारगी व्यय का 1/3 यदि कोई है जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उप-दान का बकाया और अनुग्रही अदायगी आदि को शामिल किया जाना है। डीपीटी ने वर्ष 2015-16 के लिए 166.62 लाख रुपए तक के विशेष वीआरएस पर अनुग्रह से संबंधित एक बारगी व्यय के 2/3 को निकालने पर सुविचार नहीं किया है। डीपीटी इस संबंध में कार्यकारी दिशानिर्देशों के फार्म 1 की टिप्पणी संख्या 2(ii) के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 के अनुसार एआरआर के फार्म 1 में आवश्यक संशोधन करें।	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए वास्तविक व्यय के आधार पर प्रस्ताव को संशोधित कर दिया गया है तथा इस प्रकार 31.03.2019 को यथानिर्धारित एआरआर को वर्ष वाई 4 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% द्वारा सूचकांकित कर दिया गया है जो कि कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.7 और प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.3 के अनुसार है। तदनुसार, उक्त 3 वर्षों के दौरान विशेष वीआरएस पर अनुग्रह संबंधी कोई व्यय नहीं किया गया है, अतः उसका 2/3 निकाल दिया गया है।

		[इसके अतिरिक्त डीपीटी ने अपने 17 सितंबर, 2019 के ई-मेल द्वारा यह पुष्टि की है कि बोर्ड की 28 मई, 2019 को हुई बैठक में बोर्ड ने संकल्प संख्या 18 के द्वारा वर्ष 2018-19 के लिए डीपीटी के वार्षिक लेखाओं को अनुमोदित करने का संकल्प किया अर्थात् 31 मार्च, 2019 को तुलन पत्र और वर्ष 2018-19 का लाभ व हानि खाता और यह वाणिज्यिक लेखापरीक्षा के प्रधान निदेशक के विचाराधीन है।]																						
(iii).	<p>प्रशुल्क निति, 2018 के खंड 2.10 के अंतर्गत कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए संगत व्यय, यदि कोई हो:</p> <p>प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अंतर्गत कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के व्यय निकाले जाने हैं। डीपीटी पुष्टि करें कि कोई कैप्टिव बर्थ नहीं है क्योंकि पत्तन ने इस खंड के अंतर्गत निकालने वाली राशि शून्य सुविचार में ली है।</p>																							
(iv).	रेलवे से संबंधित व्यय:																							
	<table><tr><th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>रेलवे उपार्जन (क)</td><td>94.35</td><td>260.92</td><td>256.13</td></tr><tr><td>रेलवे संबंधी व्यय (ख)</td><td>146.52</td><td>579.92</td><td>607.93</td></tr><tr><td>औसत व्यय (ग)</td><td colspan="3">444.79</td></tr><tr><td>घाटा (घ= क-ख)</td><td>(-) 52.17</td><td>(-) 319.00</td><td>(-) 351.80</td></tr></table>	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	रेलवे उपार्जन (क)	94.35	260.92	256.13	रेलवे संबंधी व्यय (ख)	146.52	579.92	607.93	औसत व्यय (ग)	444.79			घाटा (घ= क-ख)	(-) 52.17	(-) 319.00	(-) 351.80	वर्ष 2016-17 और 2017-18 में 2015-16 की तुलना में रेलवे संबंधी व्ययों में अत्याधिक वृद्धि के कारण इन वर्षों में रेलवे आस्तियों के सृजन और पूंजीकरण होने से रेलवे आस्तियों के मूल्यहास व्ययों में वृद्धि होना है।		
विवरण	2015-16	2016-17	2017-18																					
रेलवे उपार्जन (क)	94.35	260.92	256.13																					
रेलवे संबंधी व्यय (ख)	146.52	579.92	607.93																					
औसत व्यय (ग)	444.79																							
घाटा (घ= क-ख)	(-) 52.17	(-) 319.00	(-) 351.80																					
	(क). डीपीटी 2015-16 की तुलना में वर्ष 2016-17 और 2017-18 में रेलवे संबंधी व्ययों में अत्याधिक वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।																							
	<p>(ख). पत्तन सर्वप्रथम रेलवे संबंधी सारे व्यय को पहले अपवर्जित करें। फिर, ऊपर की सारणी से यह देखा जा सकता है कि रेलवे कार्यकलाप घाटे में है। उपरोक्त सारणी में (घ) में दर्शाया गया घाटे को एआरआर परिकलन करते समय जोड़ा जाए क्योंकि रेल राजस्व इतना नहीं है कि रेल व्यय वहन किए जा सकें। यदि व्यय में कोई व्यय बीओटी प्रचालक से संबंधित है (जिसका प्रशुल्क अलग से निर्धारित किया जाता है) एआरआर परिकलन में घाटे को जोड़ते समय उसे अपवर्जित किया जाए। उसके परिणामस्वरूप, एआरआर का आकलन आशोधित किया जा सकता है। ताकि यह एआरआर के आकलन के भीतर ही रहे। ऐसा इस प्राधिकरण द्वारा एमओपीटी, एनएमपीटी और एमबीपीटी के हाल ही में दरमान संशोधन में अपनाई गई पद्धति के अनुरूप है।</p>																							
3.	<p>नियोजित पूंजी [फार्म 1 क्र.सं.5 (i)]:</p> <p>31 मार्च, 2018 को नियोजित पूंजी निकालते समय डीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित 1,29,828.43 लाख रु की निवल स्थायी परिसंपत्तियों के प्रति 1,20,680.07 लाख रुपए की निवल स्थायी परिसंपत्तियों पर सुविचार किया है और 9,148.36 लाख रु की राशि को छोड़ दिया है जो अनुलग्नक-1 के साथ संलग्न सूची के अनुसार पीपीपी परियोजना से संबंधित है। जहां तक 'कार्य प्रगति पर' है का संबंध है डीपीटी ने 45,647.25 लाख रु के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में सूचित प्रति 45,558.07 लाख रु पर सुविचार</p>																							
	<p>बोर्ड के संकल्प की प्रति (अनुलग्नक-1) वार्षिक लेखों के अनुसार व्यय का ब्यौरा (अनुलग्नक 2) प्रस्तुत है। पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित पूंजीगत व्यय, अनुलग्नक 1 के अनुसार को निवल स्थायी परिसंपत्तियों में से निकाल दिया गया है, जैसा वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है जैसा वार्षिक लेखाओं में दर्शाया गया है। नियोजित पूंजी की गणना करते समय शेष राशि का सुविचार में लिया गया है।</p>																							

	<p>किया है और 89.19 लाख रु को जो पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित कार्य प्रगति पर है से संबंधित है, को छोड़ दिया है। दोनों ही अनुलग्नक 1 और II प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं पाए गए हैं। पत्तन ने एक्सेल में कुछ समायोजन किए हैं जो स्पष्ट नहीं हैं और न ही प्रस्ताव में स्पष्ट किए गए हैं पत्तन अनुलग्नक I और II प्रस्तुत करें और निवल स्थायी आस्तियों और कार्य प्रगति पर है में से 9,148.38 लाख रु और 89.19 लाख रु के अपवर्तन का आधार बताए। यहां यह कहना समीचीन होगा कि पिछले सामान्य संशोधन के दौरान ऐसा समायोजन नहीं किया गया था। पत्तन पुष्टि करें कि यह पुष्टि की जाती है कि संबंधित पीपीपी परियोजनाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए दरमान के वर्तमान सामान्य संशोधन में अपवर्जन के लिए सुविचारित निवल स्थायी आस्तियों को लेखबद्ध किया गया है।</p>	<p>इसी प्रकार का समयोजन पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित आस्तियों के लिए कार्य प्रगति पर है के लिए किया गया है। डीपीटी द्वारा पिछले सामान्य संशोधन के दौरान भी ऐसा समायोजन किया गया था। यह पुष्टि की जाती है कि संबंधित पीपीपी परियोजनाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए दरमान के वर्तमान सामान्य संशोधन में अपवर्जन के लिए सुविचारित निवल स्थायी आस्तियों को लेखबद्ध किया गया है।</p>
4.	कार्यकारी पूंजी (फार्म 1 क्र.सं.5(vi)(क) और फार्म 4):	
(i).	<p>छमाही औसत अपेक्षा पर सुविचार करते समय अन्य माल सूची, ईंधन और कार्यार्थ पुर्जों को छोड़कर एक्सेल गणना से यह देखा जाता है कि डीपीटी मानकों के अनुसार कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए अनुमत मालसूची की गणना करते समय 127.46 लाख रु को सुविचार में लिया है जिसमें वर्ष 2017-18 के लेखापरीक्षित लेखाओं के पृष्ठ 9 में सूचित मालसूची के आंकड़ों के अनुसार मैरीन भंडार और वर्कशॉप भंडार भी शामिल है। लेकिन, 2.99 लाख रु के मैरीन भंडार की मालसूची को कार्यकारी पूंजी निकालने के लिए सुविचार में नहीं लिया गया है। इसके कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>कार्यशील पूंजी निकालने के लिए अभी मैरीन भंडार की मालसूची को सुविचार में ले लिया गया है।</p>
(ii).	<p>कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा संदेय रेलवे टर्मिनल प्रभागों के विविध देनदारों की सीमा 2 महीने है। लेखापरीक्षित लेखाओं में दिए गए आंकड़ों के अनुसार यह 4988.18 लाख रु (29,929.08 लाख रु /12x2) बनती। जबकि फार्म 4 से यह देखा जाता है कि डीपीटी ने 4,685.60 लाख रु [यानी 28113.61 लाख रु x 2/12] पर सुविचार किया है जो वर्ष 2017-18 के लेखापरीक्षित लेखाओं में सुविचारित आंकड़ों के साथ मेल नहीं खाते हैं। इस अंतर के कारण स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार 2 महीने की सीमा निकालने के लिए संपदा आय से विविध देनदार 4728.29 लाख रु (2 माह) तक बनते हैं जिन्हें संशोधित प्रस्ताव के अनुसार सुविचार में लिया गया है।</p> <p>[लागत विवरण में डीपीटी ने विविध -देनदारों के रूप में 2 महीने के रेल टर्मिनल प्रभागों को भी सुविचार में लिया है]</p> <p>[तत्पश्चात्, डीपीटी ने 17 सितंबर, 2019 की ई-मेल के द्वारा अनुरोध किया कि कार्यशील पूंजी में देनदारों के परिकलन में से डीपीटी के कर्मचारियों द्वारा प्रदत्त लाइसेंस शुल्क जल और बिजली प्रभागों की 95.95 लाख रु आय को अपवर्जित किया जाए।]</p>
5.	एआरआर सूचकांकन (फार्म-1):	
	<p>कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार और जैसा प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.3 में अनुबद्ध है, वाई3 के 31 मार्च को यथा निर्धारित एआरआर को वर्ष वाई4 के लिए प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों को संसूचित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100% पर सूचकांकित किया जाना है।</p> <p>उक्त स्थिति के प्रति डीपीटी ने 2017-18 के एआरआर को वाई4 वर्ष 2018-19 के लिए 3.45% के सूचकांकन गुणांक से सूचकांकित किया है और वर्ष 2019-20 यानी वर्ष वाई5 के लिए 4.26% से फिर से सूचकांकित कर दिया। ऐसा करना दिशानिर्देशों और अन्य महापत्तनों द्वारा किए जा रहे एआरआर परिकलनों की स्थिति के अनुसार नहीं है। इसलिए डीपीटी एआरआर परिकलन को पत्तन द्वारा लागू किए गए</p>	<p>प्रस्ताव को वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 को वाई1, वाई2 और वाई3 के रूप में लेते हुए संशोधित कर दिया गया है और 2018-19 के एआरआर को वर्ष वाई4 अर्थात् 2019-20 के लिए 4.26% पर सूचकांकित किया गया है। तदनुसार 2019-20 के लिए 1229.62 करोड़ रु के सूचकांकित एआरआर और प्रस्तावित दर पर 1227.47 लाख रु के राजस्व आकलन के साथ संशोधित प्रस्ताव किया गया है। पूरा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत है।</p>

	4.26% के सूचकांकन को अपवर्जित करके सही करें। ऐसा करना डीपीटी और अन्य महापत्तन न्यासों द्वारा दरमानों में पिछले सामान्य संशोधन के दौरान अपनाई गई पद्धति के अनुरूप होगा।																	
6.	राजस्व आकलन (फार्म-3):																	
(i).	फार्म 3 में डीपीटी द्वारा दी गई मौजूदा दर वर्ष 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के लिए क्रमशः 3.45%, 2% और 4.26% का सूचकांकन लागू करने के पश्चात् है। चूंकि अनुमोदित की जाने वाली दर वर्ष 2019-20 के लिए उत्तरव्यापी प्रभावी होगी और ऊपर पैरा V में उठाए गए बिन्दु के परिणामस्वरूप प्रस्तावित दर के साथ तुलना के लिए मौजूदा दर में 2019-20 के लिए लागू सूचकांकन कारक से हटा दिया जाए। इस संबंध में प्रस्तावित दर में कोई परिवर्तन नहीं होगा। तथापि, प्रतिशत वृद्धि में सुधार करना होगा।	पैरा 5 में दिए गए उत्तर को देखते हुए किसी सुधार की आवश्यकता नहीं है।																
(ii).	<p>प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.5 के अनुसार दरमान निकालने के लिए सुविचार में लिया जाने वाला यातायात वर्ष 2017-18 में पत्तन द्वारा अन्नय रूप से समग्र यातायात होगा। डीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात, जैसा 2017-18 की प्रशासनिक रिपोर्ट में दर्ज है, 110.10 मिलियन टन (एसएमटी) (प्रशासनिक रिपोर्ट का पृष्ठ संख्या 48) है। लेकिन, फार्म 3 के अनुसार घाटशुल्क प्रभार के राजस्व आकलन के लिए डीपीटी द्वारा सुविचारित कुल कार्गो यातायात मात्र 45.60 एमएमटी है। डीपीटी कार्गो यातायात में वर्ष 2017-18 के लिए राजस्व आकलन और वास्तविक कार्गो यातायात में इस बेमेल का समाधान करें।</p> <p>डीपीटी पुष्टि करे कि कार्गो प्रहस्तन सेवा से राजस्व आकलन वर्ष 2017-18 में डीपीटी द्वारा अनन्य रूप से प्रहस्तित वास्तविक कार्गो हैं।</p>	<p>डीपीटी द्वारा वर्ष 2018-19 में वास्तव में प्रहस्तित यातायात 115.40 एमएमटी है।</p> <p>प्रहस्तित यातायात का ब्यौरा निम्नवत् है:-</p> <table><tr><th>यातायात 2018-19</th><th>कुल</th></tr><tr><td>डीपीटी द्वारा प्रहस्तित शुल्क यातायात (सिवाए बीओटी)</td><td>35482591</td></tr><tr><td>बीओटी यातायात कांडला</td><td>10726645</td></tr><tr><td>तरल कांडला</td><td>14451700</td></tr><tr><td>आईओसीएल यातायात-ओओटी वाडिनार</td><td>25739705</td></tr><tr><td>एसआर-कूड + पीओएल (बीओटी)</td><td>28493821</td></tr><tr><td>पोतांतरण – आईओसी कूड</td><td>507384</td></tr><tr><td>कुल यातायात</td><td>115401846</td></tr></table> <p>वर्ष 2018-19 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात 115.40 एमएमटी है। कांडला में घाटशुल्क आकलन के लिए सुविचारित यातायात 49.93 एमएमटी है (पंक्ति 128 से 233 तक) वाडिनार में आईओसी यातायात 25.74 एमएमटी (पंक्ति 701)। कांडला में बीओटी यातायात 10.73 एमएमटी और वाडिनार (एसआर) में बीओटी यातायात 28.49 एमएमटी और पोतांतरण 0.51 एमएमटी को अलग से दर्शाया गया है। इस प्रकार कुल कार्गो 115.40 एमएमटी है।</p>	यातायात 2018-19	कुल	डीपीटी द्वारा प्रहस्तित शुल्क यातायात (सिवाए बीओटी)	35482591	बीओटी यातायात कांडला	10726645	तरल कांडला	14451700	आईओसीएल यातायात-ओओटी वाडिनार	25739705	एसआर-कूड + पीओएल (बीओटी)	28493821	पोतांतरण – आईओसी कूड	507384	कुल यातायात	115401846
यातायात 2018-19	कुल																	
डीपीटी द्वारा प्रहस्तित शुल्क यातायात (सिवाए बीओटी)	35482591																	
बीओटी यातायात कांडला	10726645																	
तरल कांडला	14451700																	
आईओसीएल यातायात-ओओटी वाडिनार	25739705																	
एसआर-कूड + पीओएल (बीओटी)	28493821																	
पोतांतरण – आईओसी कूड	507384																	
कुल यातायात	115401846																	
(iii).	डीपीटी ने पोत संबंधी सेवाओं से राजस्व आकलन के लिए पोत का कुल जीआरटी 489.93 लाख जीआरटी पर सुविचार किया है (विदेशी पोतों का जीआरटी 454.82 लाख और तटीय पोत का जीआरटी-35.11 लाख) जबकि वर्ष 2017-18 की प्रशासनिक रिपोर्ट में 870.51 लाख	वार्षिक लेखाओं और प्रशासनिक रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2018-19 के लिए पोतों का जीआरटी 935.40 लाख टन है। कांडला (शुल्क तरल और बीओटी) तुना और वाडिनार में प्रहस्तित पोतों का जीआरटी नीचे																

	जीआरटी दर्शाया गया है। डीपीटी प्रशासनिक रिपोर्ट में दर्ज जीआरटी पर सुविचार करे और यदि विचलन है तो अंतर का समाधान करें।	सारणीबद्ध किया जाता है: <table><tr><td></td><td>कुल जीआरटी</td></tr><tr><td>शुष्क बल्क कार्गो</td><td>24465630</td></tr><tr><td>ब्रेक बल्क कार्गो</td><td>13898084</td></tr><tr><td>कुल शुष्क कांडला</td><td>38363714</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>तरल कांडला</td><td>18450554</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>कुल कांडला</td><td>56814268</td></tr><tr><td>कूड वाडिनार</td><td>28002441</td></tr><tr><td>एसआर वाडिनार</td><td>8709425</td></tr><tr><td>तरल वाडिनार</td><td>36711866</td></tr><tr><td>कुल योग</td><td>93540134</td></tr></table>		कुल जीआरटी	शुष्क बल्क कार्गो	24465630	ब्रेक बल्क कार्गो	13898084	कुल शुष्क कांडला	38363714			तरल कांडला	18450554			कुल कांडला	56814268	कूड वाडिनार	28002441	एसआर वाडिनार	8709425	तरल वाडिनार	36711866	कुल योग	93540134		
	कुल जीआरटी																											
शुष्क बल्क कार्गो	24465630																											
ब्रेक बल्क कार्गो	13898084																											
कुल शुष्क कांडला	38363714																											
तरल कांडला	18450554																											
कुल कांडला	56814268																											
कूड वाडिनार	28002441																											
एसआर वाडिनार	8709425																											
तरल वाडिनार	36711866																											
कुल योग	93540134																											
(iv).	<p>प्रस्तावित दरमानों (फार्म 3) पर राजस्व आकलन से यह देखा जाता है कि पत्तन ने दरमानों में प्रस्तावित निम्नलिखित मदों के बारे में राजस्व प्रभाव को लेखबद्ध नहीं किया गया है:</p> <p>(क). प्रस्तावित नई प्रशुल्क मदें, जिनके लिए पत्तन ने किसी राजस्व प्रभाव को लेखबद्ध नहीं किया है अथवा फार्म 3 में शून्य राजस्व आकलित किया है नीचे दी गई है:</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>प्रस्तावित दरमान की संबंधित अनुसूची</th></tr><tr><td>1.</td><td>विविध पाइलटेज शुल्क - आवक/जावक/अंतरण पाइलट मीमो विलंब से प्रस्तुत करना</td><td>2.2 (9)</td></tr><tr><td>2.</td><td>पत्तन सीमा के भीतर पोतों का प्रवेश करना और पत्तन (क) कांडला और (ख) वाडिनार की अनुमति के बिना लंगर डालना</td><td>3.3.(4)</td></tr><tr><td>3.</td><td>घाटशुल्क प्रभारों के अंतर्गत निम्नलिखित बल्क कार्गो: धातुएं (फैरस/गैर-फैरस) (इस्पात पाइप और वायर रॉड कॉयल सहित)</td><td>3.1 (ख) 6 (ख)</td></tr><tr><td>4.</td><td>एचएमसी क्रेन, अलग गियर एचएमसी क्रेन के ग्रेव, क्रेन आदि जैसे कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की पार्किंग के साप्ताहिक प्रभार।</td><td>2.6 (ख) (ii)</td></tr><tr><td>5.</td><td>पत्तन स्वामित्व की 120 टन क्षमता की एचएमसी के प्रभार</td><td>11</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित दरमान की संबंधित अनुसूची	1.	विविध पाइलटेज शुल्क - आवक/जावक/अंतरण पाइलट मीमो विलंब से प्रस्तुत करना	2.2 (9)	2.	पत्तन सीमा के भीतर पोतों का प्रवेश करना और पत्तन (क) कांडला और (ख) वाडिनार की अनुमति के बिना लंगर डालना	3.3.(4)	3.	घाटशुल्क प्रभारों के अंतर्गत निम्नलिखित बल्क कार्गो: धातुएं (फैरस/गैर-फैरस) (इस्पात पाइप और वायर रॉड कॉयल सहित)	3.1 (ख) 6 (ख)	4.	एचएमसी क्रेन, अलग गियर एचएमसी क्रेन के ग्रेव, क्रेन आदि जैसे कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की पार्किंग के साप्ताहिक प्रभार।	2.6 (ख) (ii)	5.	पत्तन स्वामित्व की 120 टन क्षमता की एचएमसी के प्रभार	11	<p>संभावित राजस्व आकलन जहां कहीं संभव हुआ है, लेखबद्ध किया गया है। तथापि पैरावार टिप्पणियां नीचे दी गई हैं:</p> <table><tr><td>1.</td><td>प्रस्तावित नई सेवा संशोधित प्रस्ताव में वापस ले ली गई है।</td></tr><tr><td>2.</td><td>प्रस्तावित नई सेवा संशोधित प्रस्ताव में वापस ले ली गई है। इसके स्थान पर अनुसूची 3.1 से 3.5 तक से संबंधित सामान्य टिप्पणियों में क्रमांक 9 पर एक नई सोपाधिकता अंतर्विष्ट की गई है।</td></tr><tr><td>3.</td><td>चूंकि इस श्रेणी में 2018-19 के दौरान कोई कार्गो प्रहस्त नहीं किया गया, इसलिए राजस्व प्रभाव शून्य लिया गया।</td></tr><tr><td>4.</td><td>प्रस्तावित सेवा विषयक प्रस्ताव में लागू की गई नई सेवा नहीं है। अध्याय 3 के अंतर्गत अनुसूची 2.6(क) के अनुसार, प्रस्तावित सेवा के प्रभार का आधार "प्रति वर्ग मीटर" अथवा उसका एक भाग प्रति माह अथवा उसका एक भाग था। वर्तमान प्रस्ताव में प्रति माह प्रभार के आधार के अतिरिक्त सप्ताह उसका एक भाग लागू किया गया है। राजस्व आकलन में माह के साथ सप्ताह के लिए संयुक्त राजस्व को लेखबद्ध किया गया है।</td></tr></table>	1.	प्रस्तावित नई सेवा संशोधित प्रस्ताव में वापस ले ली गई है।	2.	प्रस्तावित नई सेवा संशोधित प्रस्ताव में वापस ले ली गई है। इसके स्थान पर अनुसूची 3.1 से 3.5 तक से संबंधित सामान्य टिप्पणियों में क्रमांक 9 पर एक नई सोपाधिकता अंतर्विष्ट की गई है।	3.	चूंकि इस श्रेणी में 2018-19 के दौरान कोई कार्गो प्रहस्त नहीं किया गया, इसलिए राजस्व प्रभाव शून्य लिया गया।	4.	प्रस्तावित सेवा विषयक प्रस्ताव में लागू की गई नई सेवा नहीं है। अध्याय 3 के अंतर्गत अनुसूची 2.6(क) के अनुसार, प्रस्तावित सेवा के प्रभार का आधार "प्रति वर्ग मीटर" अथवा उसका एक भाग प्रति माह अथवा उसका एक भाग था। वर्तमान प्रस्ताव में प्रति माह प्रभार के आधार के अतिरिक्त सप्ताह उसका एक भाग लागू किया गया है। राजस्व आकलन में माह के साथ सप्ताह के लिए संयुक्त राजस्व को लेखबद्ध किया गया है।
क्र.सं.	विवरण	प्रस्तावित दरमान की संबंधित अनुसूची																										
1.	विविध पाइलटेज शुल्क - आवक/जावक/अंतरण पाइलट मीमो विलंब से प्रस्तुत करना	2.2 (9)																										
2.	पत्तन सीमा के भीतर पोतों का प्रवेश करना और पत्तन (क) कांडला और (ख) वाडिनार की अनुमति के बिना लंगर डालना	3.3.(4)																										
3.	घाटशुल्क प्रभारों के अंतर्गत निम्नलिखित बल्क कार्गो: धातुएं (फैरस/गैर-फैरस) (इस्पात पाइप और वायर रॉड कॉयल सहित)	3.1 (ख) 6 (ख)																										
4.	एचएमसी क्रेन, अलग गियर एचएमसी क्रेन के ग्रेव, क्रेन आदि जैसे कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की पार्किंग के साप्ताहिक प्रभार।	2.6 (ख) (ii)																										
5.	पत्तन स्वामित्व की 120 टन क्षमता की एचएमसी के प्रभार	11																										
1.	प्रस्तावित नई सेवा संशोधित प्रस्ताव में वापस ले ली गई है।																											
2.	प्रस्तावित नई सेवा संशोधित प्रस्ताव में वापस ले ली गई है। इसके स्थान पर अनुसूची 3.1 से 3.5 तक से संबंधित सामान्य टिप्पणियों में क्रमांक 9 पर एक नई सोपाधिकता अंतर्विष्ट की गई है।																											
3.	चूंकि इस श्रेणी में 2018-19 के दौरान कोई कार्गो प्रहस्त नहीं किया गया, इसलिए राजस्व प्रभाव शून्य लिया गया।																											
4.	प्रस्तावित सेवा विषयक प्रस्ताव में लागू की गई नई सेवा नहीं है। अध्याय 3 के अंतर्गत अनुसूची 2.6(क) के अनुसार, प्रस्तावित सेवा के प्रभार का आधार "प्रति वर्ग मीटर" अथवा उसका एक भाग प्रति माह अथवा उसका एक भाग था। वर्तमान प्रस्ताव में प्रति माह प्रभार के आधार के अतिरिक्त सप्ताह उसका एक भाग लागू किया गया है। राजस्व आकलन में माह के साथ सप्ताह के लिए संयुक्त राजस्व को लेखबद्ध किया गया है।																											

<p>6. (iii). अध्याय-v-तुना पत्तन की दरें के अंतर्गत सामान्य कार्गो पर लाइसेंस अनुसूची 5 (भंडारण शुल्क) के अंतर्गत बिन और उत्थित कुर्सी।</p>	<p>V (5) (iii)</p>		<p>5. इस सेवा के राजस्व को संशोधित प्रस्ताव में 60 टन क्षमता की एचएमसी के प्रभारों के राजस्व के साथ लेखबद्ध किया गया है।</p>
<p>7. अध्याय-v-तुना पत्तन की दरों के अंतर्गत अनुसूची 6 ट्राली किराया प्रभार</p>	<p>V (6)</p>		<p>6. इस शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2018-19 में कोई आय प्राप्त नहीं हुई।</p> <p>7. इस शीर्ष के अंतर्गत वर्ष 2018-19 में कोई आय प्राप्त नहीं हुई।</p>
<p>इसलिए, पत्तन फार्म 3 में सभी नई प्रशुल्क मदों के लिए संभावित राजस्व के आकलन पर सुविचार करे और सुनिश्चित करें कि कुल राजस्व आकलन आकलित एआरआर के भीतर ही रहे।</p> <p>(ख). मौजूदा दरमान में निर्धारित प्रशुल्क मदों को संशोधित प्रशुल्क के साथ प्रस्तावित दरमानों में शामिल किया गया है, परंतु फार्म 3 में पत्तन द्वारा कोई राजस्व आकलित नहीं किया गया है, नीचे दी गई है:</p> <p>(i). सेलिंग पोतों, लांचों, टगो, छोटे क्राफ्टों, बाजों आदि के लिए कांडला प्रभाग में बर्थ किराया प्रभार अनुसूची</p> <p>(ii). पोतन के अपने स्वयं के लंगरों पर खड़े पोतों के लिए पोतांतरण/लाइट्रेज प्रभार</p> <p>(iii). बीचिंग प्रभार.</p> <p>(iv). विलंबित प्रभार, ठहराव समय प्रभार आदि।</p> <p>(v). प्रशीतन कंटेनरों को बिजली आपूर्ति प्रभार</p> <p>(vi). (क). कार्यालय स्थान के लिए प्रभार (पत्तन क्षेत्र के भीतर)</p> <p>(ख). एचएमसी क्रेन, अलग गियर एचएमसी क्रेन के ग्रैब, क्रेन आदि जैसे कार्गो प्रहस्तन उपस्करों की पार्किंग के साप्ताहिक प्रभार।</p> <p>(vii). कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन से मोबाइल क्रेन, फार्कलिफ्ट आदि के किराया प्रभार</p>			<p>प्रत्येक सेवा के सामने पैरा वार टिप्पणियां दी गई है:</p> <p>(i). संशोधित प्रस्ताव के फार्म 3 में अब राजस्व लेखबद्ध किया गया है।</p> <p>(ii). डीपीटी द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान कोई यातायात सेवाएं प्रदान नहीं की गई इसलिए कोई आय आकलित नहीं की गई।</p> <p>(iii). संशोधित प्रस्ताव के फार्म 3 में अब राजस्व आकलित किया गया है।</p> <p>(iv). विलंबित प्रभारों से आय प्राधिकरण को भेजे गए प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव में पहले ही लेखबद्ध कर ली गई है। जहां तक ठहराव समय प्रभारों का संबंध है चूंकि वर्ष 2018-19 में डीपीटी द्वारा स्वयं कोई कंटेनर यातायात प्रहस्त नहीं किया गया इसलिए शून्य आय है।</p> <p>(v). चूंकि वर्ष 2018-19 में डीपीटी द्वारा स्वयं कोई कंटेनर यातायात प्रहस्त नहीं किया गया इसलिए शून्य आय है।</p> <p>(vi). (क). इस सेवा के लिए राजस्व उसी शीर्ष में वसूल किया जाता है जहां कबर्ड स्थान के लिए भंडारण शुल्क के राजस्व को वसूल किया जा रहा है। अतः इस शीर्ष के अंतर्गत अलग से राजस्व का आकलन संभव नहीं है।</p> <p>(ख). इस सेवा के लिए राजस्व उसी शीर्ष में वसूल किया जाता है जहां खुले स्थान के लिए भंडारण शुल्क के राजस्व को वसूल किया जा रहा है। अतः इस शीर्ष के अंतर्गत अलग से राजस्व का आकलन संभव नहीं है।</p> <p>(vii). डीपीटी द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान कोई यातायात सेवाएं प्रदान नहीं की गई इसलिए कोई आय आकलित नहीं की गई।</p>

	<p>(viii). कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम सं. 34 पर उर्वरक की स्वचालित बैगिंग और रेक लदान</p> <p>(ix). गंदे ब्लास्ट टैंक पीओएल उत्पादों का अंतरण/अंतरा-अंतरण प्रभार।</p> <p>(x). कुछेक कार्गो मदों का घाटशुल्क प्रभार</p> <p>(xi). इलैक्ट्रिक घाट क्रेन के किराया प्रभार, यदि कार्गो जहाज/बाजों से/को प्रचालन से इतर कार्य के लिए किराए पर ली जाती है।</p> <p>पत्तन पुष्टि करे कि उक्त मदों के लिए 2017-18 में डीपीटी द्वारा कोई यातायात/सेवा प्रदान नहीं की गई और कि वर्ष 2017-18 में की राजस्व उपार्जित नहीं हुआ। यदि डीपीटी द्वारा 2017-18 में कोई यातायात प्रहस्त नहीं किया गया, तो पत्तन उक्त मदों के राजस्व आकलन के लिए आधार के रूप में वर्ष 2015-16 और/या 2016-17 के यातायात पर विचार कर सकता है।</p>	<p>(viii). संशोधित प्रस्ताव में इस मद की आय को लेखबद्ध किया गया है।</p> <p>(ix). डीपीटी द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान कोई यातायात सेवाएं प्रदान नहीं की गई इसलिए कोई आय आकलित नहीं की गई।</p> <p>(x). संशोधित प्रस्ताव में आय लेखबद्ध की गई है।</p> <p>(xi). डीपीटी द्वारा वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के दौरान कोई यातायात सेवाएं प्रदान नहीं की गई इसलिए कोई आय आकलित नहीं की गई।</p>
(v).	<p>फार्म 3 में बर्थ किराये के राजस्व आकलन में क्रेन-रहित सामान्य कार्गो बर्थ के लिए 42.24% की कमी दर्शायी गई है। जबकि, प्रस्ताव में पत्तन ने इस प्रशुल्क मद में 5% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। फार्म 3 में प्रतिशत वृद्धि को तदनुसार सुधार लिया जाए।</p>	<p>फार्म 3 में अब % वृद्धि ठीक कर दी गई है।</p> <p>[सभी प्रशुल्क मदों के लिए 01.05.2019 को सूचकांकित दर के संदर्भ से संशोधित प्रस्ताव के अनुसार शून्य वृद्धि है]</p>
7.	दरमान:	
(i).	<p>डीपीटी ने कुछेक नई प्रशुल्क मदों/शर्तों और मौजूदा दरमानों के सुकर/सरलीकरण का प्रस्ताव किया है और कुछेक मदों/शर्तों के विलोपन का भी प्रस्ताव किया है। कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 का खंड 2.3.2 अनुबद्ध करता है कि यदि प्रचालन या अन्य किसी आकस्मिकता के कारण कोई तई मद जोड़ी जाती है या मौजूदा शर्त को आशोधित किया जाता है तो पत्तन उनके कारणों सहित ऐसे आशोधन निर्धारित कर सकता है और वह एआरआर में उनके वित्तीय/राजस्व प्रभाव को लेखबद्ध करेगा। नई मदों के लिए अपनाया गया आधार प्रस्तुत किया जाना है और फार्म 3 में राजस्व आकलनों में इसके वित्तीय प्रभाव प्रस्तुत किए जाने हैं। प्रारूप प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित आशोधनों के वित्तीय प्रभाव यदि कोई हो, लेखबद्ध करने हैं।</p>	<p>अधिकतर आशोधित/अंतर्विष्ट शर्तें सुकर प्रचालन अपेक्षा और बेहतर निष्पादन प्राप्त करने के लिए है। तथापि डीपीटी द्वारा प्रस्तावित नई शर्तों के आशोधन/अंतर्वेशन के प्रत्येक मद के राजस्व आकलन का परिमाण बताना अत्यंत कठिन हैं। जहां कहीं यह संभव है उसको परिमाणवाचक बना दिया गया है।</p>
(ii).	सामान्य शर्तें और निबंधन:	
	<p>(क). टिप्पणी (xvii) (क):</p> <p>प्रस्तावित टिप्पणी अनुबद्ध करती है कि अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल, 2017 से लागू होगा बशर्ते डीपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर ले। प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, अगला सूचकांकन 1 मई, 2018 से अतः उक्त टिप्पणी में 1 अप्रैल, 2017 के स्थान पर 1 मई, 2020 संशोधित की जाए।</p>	<p>आवश्यक सुधार कर दिया गया है।</p>
	<p>(ख). प्राधिकरण सभी महापत्तन न्यासों के लिए समय-समय पर एक कॉमन अडाप्शन आदेश जारी करता रहा है और डीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अनुरोध किया जाता था कि वे अपने दरमानों में उपयुक्त टिप्पणियां शामिल करते रहें। लेकिन डीपीटी ने निम्नलिखित कॉमन अडाप्शन आदेशों के अनुरूप उपयुक्त टिप्पणियां शामिल नहीं की हैं:</p>	

	(i). रो-रो जहाजों के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए पोत संबंधी प्रभारों और कार्गो संबंधी प्रभारों पर 20 सितंबर, 2016 से 2 वर्ष के लिए 80% छूट देने के संबंध में 25 अक्तूबर, 2016 का आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य	चूंकि 25 अक्तूबर, 2016 के उक्त आदेश की वैधता अक्तूबर, 2018 तक थी, इसलिए, उसे प्रस्तावित दरमानों में शामिल नहीं किया गया।
	(ii). मौजूदा और प्रस्तावित दरमान रक्षा भंडारों की घाटशुल्क दर निर्धारित करते हैं। 7 अगस्त, 2014 का पत्र संख्या टीएएमपी/35/2013-विविध सभी महापत्तन न्यासों को अपने-अपने दरमानों में रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क प्रभार लागू करने संबंधी एक टिप्पणी इस प्रकार निर्धारित करें कि निर्धारित दरों को लागू करने के बारे में प्रयोक्ताओं में कोई संदिग्धता न रहे।	अध्याय III, 1 घाटशुल्क प्रभार अनुसूची में टिप्पणी संख्या (12) के रूप में पहले ही निर्धारित है।
	पत्तन इन कॉमन आदेशों/पत्रों में अनुबद्ध उपबंधों को अपने दरमानों में अंतर्विष्ट करें।	प्रस्तावित दरमान में कॉमन आदेश पहले से अंतर्विष्ट हैं।
	(ग) इस प्राधिकरण ने 8 जून, 2018 को आदेश सं. टीएएमपी/46/2018-एमयूसी एक कॉमन आदेश के रूप में जारी किया या जिसके द्वारा सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित हो रहे बीओटी प्रचालकों के दरमानों में दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारा विकास नियम (डीएमआईसीडीसी) द्वारा प्रदत्त की जाने वाली संभरण डाटा बैंक सेवा के लिए अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार की उगाही के बारे में उपबंध अपने दरमानों में अंतर्विष्ट करने का आदेश दिया गया था। हाल ही में डीएमआईसीडीसी ने अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभारों को उसकी वैधता से आगे संशोधित करने का प्रस्ताव दायर किया है, जिसका अलग से विश्लेषण किया जा रहा है। डीएमआईसीडीसी के मामले में जब भी दर अनुमोदित की जाएगी वह डीपीटी पर भी लागू होगी। पत्तन ध्यान रखे।	नोट कर लिया है।
(iii).	अनुसूची 1: पत्तन संदेय मौजूदा दरमानों के अनुसार, (डीपीटी के तुना पत्तन के लिए प्रस्ताव के आधार पर 14 जून, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/20/2018-डीपीटी और राजपत्र में अधिसूचना के लिए भेज दिया गया है और पत्तन को शीघ्र ही संसूचित कर दिया जाएगा) कांडला प्रभाग, वाडिनार प्रभाग और तुना पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों के लिए अलग से पत्तन संदेय निर्धारित किए गए हैं। उक्त स्थिति के प्रति पत्तन ने नई टिप्पणी संख्या 10 का प्रस्ताव किया है कि पोत के भिन्न टर्मिनलों पर यानी कांडला, तुना और वाडिनार पहुंचने पर पत्तन पर उसी वीसीएन (जलयान) संख्या पर प्रति आगमन/प्रवेश पर एकल पत्तन देयता उगाही जायेगी। तथापि, जहां पोत ने कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किया होगा वहां सभी टर्मिनलों में से जिस टर्मिनल पर सबसे अधिक दर होगी वह उगाही जायेगी। प्रस्तावित टिप्पणी लागू करने के कारण स्पष्ट किए जाएं क्योंकि इसे फार्म 5 में स्पष्ट नहीं किया गया है। प्रस्तावित टिप्पणी से होने वाले अतिरिक्त राजस्व को राजस्व आकलन में लेखबद्ध किया जाए।	उसी वीसीएन (जलयान) संख्या शब्दों को पत्तन में प्रति आगमन/प्रवेश से प्रतिस्थापित कर दिया गया है। स्पष्टीकरण: पत्तन देयताएं प्रत्येक पत्तन आगमन पर एक बार प्राप्त की जाती हैं। चाहे प्रहस्तन पत्तन के विभिन्न टर्मिनलों पर ही क्यों न किया जाए। चूंकि पत्तन देयताएं प्रति आगमन हैं न कि प्रति टर्मिनल/इससे कोई अतिरिक्त राजस्व नहीं होने वाला जिसे लेखबद्ध किया जाए।
(iv).	2.2 विविध पाइलटेज शुल्क:	
	(क) पत्तन ने इस अनुसूची के नीचे क्रमांक 9 पर एक नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है कि आवक/जावक/अंतरण पाइलट मीमो विलंबित प्रस्तुतीकरण/टिप्पणी 2 के अनुसार पाइलटेज एक आवक और एक जावक यात्रा कवर करता है। अतः इस मद को विस्तार से लिखा जाए ताकि स्थिति स्पष्ट हो सके। उक्त प्रस्तावित मद को लागू करने का आधार और कारण भी बताये जाएं क्योंकि यह फार्म 5 में स्पष्ट नहीं	अनुसूची 2.2 विविध - पाइलटेज शुल्क के अंतर्गत क्रमांक 9 पर नई प्रस्तावित प्रशुल्क मद को वापस ले लिया गया है। तदनुसार संशोधित प्रस्ताव में आवश्यक सुधार कर दिया गया है।

	किए गए हैं। पत्तन ने इस मद के लिए शून्य राजस्व का आकलन किया है। पत्तन नई प्रशुल्क मद से उपयुक्त राजस्व के आकलन पर सुविचार करे।	
	(ख) मौजूदा टिप्पणी संख्या 16 का वाक्य के दूसरे भाग में सिवाए शब्द जोड़ते हुए आशोधित किया गया है। प्रस्तावित टिप्पणी बताती है कि आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमो यदि परिवहन उसी टाइड के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमो में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है। तथापि, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो 3 घंटे की सूचना के साथ निरस्तिकरण मीमो देना अपेक्षित होगा। पत्तन ने औचित्य बताया है कि प्रस्तावित आशोधन प्रचालन अपेक्षा के लिए है। 'सिवाए' शब्द को जोड़ने की मंशा और प्रभाव बताया जाए और उसे स्पष्ट किया जाए क्योंकि यह स्पष्ट नहीं है कि क्या इस संशोधन का अर्थ 3 घंटे से अधिक अनुमति देना है।	मौजूदा टिप्पणी 16 को प्रस्तावित संशोधित प्रस्ताव को निम्नवत संशोधित कर दिया गया है। आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमो यदि परिवहन उसी टाइड के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमो में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है तथापि, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो न्यूनतम 3 घंटे की सूचना के साथ साथ निरस्तिकरण मीमो देना अपेक्षित होगा।
(v).	3.1 कांडला प्रभाग में सामान्य कार्गो और तरल कार्गो बर्थों के बर्थ किराया प्रभार	
	(क) प्रस्तावित दरमानों में उक्त अनुसूची के अंतर्गत टिप्पणी संख्या 2(i) के साथ पठित अपने प्रस्ताव के बिंदु 6 को ध्यान में रखकर पत्तन इस शीर्षक में 'सामान्य कार्गो शब्दों से पहले क्रेन रहित बर्थ' जोड़ सकता है।	स्वीकृत और तदनुसार संशोधित प्रस्ताव में आवश्यक सुधार कर दिया गया है।
	(ख). नई प्रस्तावित टिप्पणी 2(ii) प्रस्ताव करती है कि जब जहाज को क्रेन बर्थ पर बर्थ किया जाता है, जब अनुपलब्धता/ खराब होने/ वस्तु प्रतिबंध/पोत के पास तट क्रेन से बेहतर क्रेन होने के कारण आदि किसी भी कारण से क्रेन की जरूरत नहीं होने पर किसी क्रेन का प्रयोग नहीं किया जाता, तो बर्थ किराया प्रभार क्रेन रहित बर्थ का उगाहा जायेगा। पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए तट क्रेन की बुकिंग अनिवार्य नहीं है। प्रस्तावित टिप्पणी लागू करने का कारण सभी बर्थों का बेहतर उपयोग करना राजस्व उपार्जन और बर्थ किराये का सरलीकरण बताया गया है। इस संबंध में पत्तन इस की जरूरत को स्पष्ट करे कि क्यों पोत को क्रेन की जरूरत नहीं होती जबकि वह क्रेन बर्थ पर बर्थ करता है और उसे क्रेन बर्थ किराया प्रभार भी न देने पड़े।	डीपीटी में पत्तन शुष्क कार्गो जेटी बर्थें कॉमन बर्थ हैं। इन्हें इष्टतम उपयोग हेतु गियर युक्त पोत बर्थ घोषित नहीं किया गया है। इसके अतिरिक्त, पोतों द्वारा बर्थ क्रेनों का प्रयोग वस्तु प्रतिबंध, जहाजी क्रेन की उच्च क्षमता, पत्तन सुविधा के लिए पोत को क्रेन बर्थ से क्रेन रहित बर्थ पर अंतरित करना आदि के कारण नहीं किया जाता। ऐसे अवसरों पर उस पोत को जिसे तट क्रेन की जरूरत नहीं होती, को तट क्रेन बर्थों पर ठहराया जाता है।
(vi).	3.1.ग ओटीवी/लंगरगाह पर लाइट्रेज देयताएं:	
	पत्तन ने नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है अर्थात् ओटीवी/लंगरगाह पर लाइट्रेज देयताएं। कृपया टिप्पणियों के साथ प्रस्तावित नई मद लागू करने के कारण बताये जाएं क्योंकि इन्हें फार्म 5 में स्पष्ट नहीं किया गया है। यह भी कि स्पष्ट करें कि प्रस्तावित नई प्रशुल्क मद नए कार्गो/सेवा/सुविधा के प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.1 में निर्धारित विधियों में से किस विधि के अंतर्गत आती है।	संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों को आशोधित कर दिया गया है और वह प्रशुल्क नीति के खंड 7.6.1 के अनुसार वीओसीपीटी के प्रशुल्क पर आधारित है।
(vii).	3.3 लंगर प्रभार अनुसूची और 3.6 बोलाई पुल टैस्ट प्रभार अनुसूची:	
	4 (क) और (ख) पोत द्वारा पत्तन सीमाओं में प्रवेश करने और (क) कांडला (ख) वाडिनार पत्तन की अनुमति के बिना लंगर डालना: पत्तन ने अनुसूची 3.3 के अंतर्गत नई प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया है क्रमांक 4 पर पत्तन सीमाओं में प्रवेश करने और (क) कांडला (ख) वाडिनार पत्तन की अनुमति के बिना लंगर डालना और 3.6 में बोलाई पुल टैस्ट करने से संबंधित हैं। प्रस्तावित उक्त प्रशुल्क मदों को लागू	इन परिवर्तनों को लागू करने का कोई आधार नहीं है क्योंकि यह कोई नई सेवा/सुविधा/कार्गो/उपस्कर नहीं है। यह एक दांडिक व्यवस्था है जो एक निवारण के रूप में रखी गई है।

	<p>करने का आधार और कारण स्पष्ट करें। प्रशुल्क नीति 2018 का खंड 7.6.1 नई कार्गो/सेवा/सुविधा के प्रशुल्क निर्धारण की विभिन्न विधियाँ निर्धारित करता है। पत्तन स्पष्ट करे के प्रस्तावित नई प्रशुल्क मर्दे उक्त खंड में निर्धारित किसी विधि के अंतर्गत आती हैं।</p>	<p>लेकिन, संशोधित प्रस्ताव में, प्रस्तावित नई सेवा वापस ले ली गई है और अध्याय-II अनुसूची 3.1 से 3.5 से संबंधित सामान्य टिप्पणियों के क्रमांक 9 पर एक सोपाधिकता के रूप में अंतर्विष्ट की गई है कि पोत जो बिना किसी कार्गो प्रहस्तन कार्य के पत्तन में प्रवेश करता है और बिना पत्तन की अनुमति के पत्तन में खड़ा रहता है, उससे तटीय पोत और विदेशी पोत के लिए क्रमशः कांडला और वादिनर दोनों के लिए 8000 रु. और 200 अमरीकी डालर प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए प्रभारित किया जायेगा।</p> <p>बोलाई पुल टैस्ट:</p> <p>यह प्रभार एमबीपीटी के प्रशुल्क के आधार पर लागू किया गया है।</p>
(viii).	<p>ऑन बोर्ड श्रम के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित दरों को घाटशुल्क दर में आमेलित करना:</p>	
	<p>(क). मौजूदा दरमान की अनुसूची 3 कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के ऑन-बोर्ड श्रमिकों की मिश्रित दर निर्धारित की गई है। चालू प्रस्तावित दरमान में प्रस्ताव के बिंदु 1 के अनुसार ऑन-बोर्ड श्रमिकों के लिए अलग से अनुसूची को विलुप्त कर दिया गया है। ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों की दरों को शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रत्येक वस्तु के लिए घाट शुल्क में आमेलित कर दिया गया है। ऑन-बोर्ड श्रम दर और घाटशुल्क दर को आमेलित करने के कारण और आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>डीपीटी में, घाटशुल्क और ओबीएलसी प्रभार प्रति टन आधार पर उगाहे जाते हैं। पत्तन कार्गो प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन विनियम तथा मानव स्केल आधार पर एनआईटी पंचाट लागू करने की प्रक्रिया में है। भुगतानों की विविधता से बचने और राजस्व संग्रह करना सरल हो गया है इससे पत्तन के राजस्व पर भी कोई प्रभाव नहीं पड़ा है और इसी प्रकार सीओपीटी पर भी घाटशुल्क प्रभारों को सरल बताया गया है।</p>
	<p>(ख). इस संबंध में यह कहा जाता है कि प्राधिकरण ने डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग नीति 2016 के आधार पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों के अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किये थे। 21 जुलाई 2017 के उक्त आदेश संख्या टीएमपी/5/2017-केपीटी के पैरा 14 (xiii) में केपीएसए और केएसएल द्वारा उठाये गए बिंदुओं कि कामगारों की विभिन्न श्रेणियों की प्रति पाली औसत परिलब्धियों की वास्तविकता के आधार पर डीपीटी के तब के दरमानों में निर्धारित स्टीवडोरिंग प्रभारों को उपयुक्त रूप से संशोधित करने की जरूरत है और यदि आवश्यक है तो दरमानों में निर्धारित सीएचडी लेवी के संबंध में एक उपयुक्त प्रस्ताव लाया जाये। क्योंकि मानकों के आधार पर अपफ्रंट स्टीवडोरिंग दर में श्रम लागत पहले से ही शामिल है, पत्तन मामले के परीक्षण के पश्चात् पुष्टि करे कि ऑन-बोर्ड श्रम लागत को घाट शुल्क में आमेलित कर देने से श्रम लागत की वसूली दोहरी न हो जाए।</p>	<p>डीपीटी ने अभी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन एजेंट नीति लागू नहीं की है। कार्यान्वयन के समय इस मुद्दे की समीक्षा की जायेगी और यह सुनिश्चित किया जायेगा कि किसी दोहरी लागत को लेवी न किया जाए।</p>
	<p>(ग). इसके अतिरिक्त, पत्तन ने तटीय के लिए 10.80रु. तथा विदेशी के लिए 19/-रु. की ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए पत्तन श्रम की आपूर्ति के लिए उगाही संबंधी घाटशुल्क के अंतर्गत मौजूदा टिप्पणी संख्या 1 को विलुप्त करने और इस घटक को भी घाटशुल्क दर में आमेलित करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन मौजूदा टिप्पणी संख्या 1 के हवाले से और कार्गो प्रहस्तन श्रम प्रभाग से श्रमिकों की आपूर्ति के संदर्भ में जिनके लिए मौजूदा दरमानों में अलग से दर अनुसूची निर्धारित है, पत्तन द्वारा प्रदान की जा रही सेवाओं का व्यौरा दे। पत्तन पुष्टि करे कि इन दोनों ही मदों में कोई दोहरापन नहीं है।</p>	<p>यह पुष्टि की जाती है कि इन दोनों ही मदों में कोई दोहरापन नहीं है।</p>

(ix).	अध्याय III के अंतर्गत घाटशुल्क प्रभार अनुसूची	
	(क). पत्तन ने बताया है कि ऑन-बोर्ड श्रम की दरें और घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत मौजूदा टिप्पणी संख्या (1) (ब्रेक बल्क और कंटेनर युक्त कार्गो) को प्रस्तावित घाटशुल्क दर निकालने के लिए घाटशुल्क के साथ आमेलित किया गया है। इस बारे में विस्तृत गणना प्रस्तुत करें क्योंकि इसका किसी भी कार्गो मद की वर्तमान दर से मिलान नहीं किया जा सकता। उदाहरण के लिए- खाद्यान्न के लिए मौजूदा सूचकांकित घाटशुल्क दर विदेशी कार्गो के लिए 9.90 रु. प्रति टन और सूचकांकित ऑन बोर्ड श्रमिक दर 40.53 रु. है और मिल कर यह 50.45 रु. बनती है। जबकि पत्तन द्वारा इस मद के लिए वृद्धि शून्य है प्रस्तावित घाटशुल्क दर 95.17 रु. है।	विस्तृत गणना दर्शाने वाला विवरण प्रस्तुत है।
	(ख). धातु फेरस/गैर-फेरस (पाइप, प्लेट, पिग आयरन, कॉयल शीट सहित) के मौजूदा घाटशुल्क प्रभार को अलग-अलग दो भागों में विभक्त करने और भिन्न प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव करने के कारण बताएं यानी (क) धातु (फेरस/गैर-फेरस) (प्लेट, पिग आयरन, अन्य इस्पात कॉयल सहित) की 4.30% वृद्धि और (ख) धातु (फेरस/गैर-फेरस) (स्टील पाइप और वॉयर रॉड कॉयल सहित) की 6.45% वृद्धि को स्पष्ट करें।	वर्तमान में, स्टील पाइप और डब्ल्यूआर कॉयल पर इस्पात वस्तु के अंतर्गत लिया गया है। स्टील पाइपों के अतिरिक्त, अन्य स्टील उत्पाद प्रसंस्कृत हो कर अंतिम उत्पाद बनते हैं। जबकि स्टील पाइप विभिन्न प्रयोजनों से अंत्य उत्पाद के रूप में सीधे ही प्रयोग में लाये जाते हैं। दोनों ही कार्गो के लिए यानी स्टील पाइप और डब्ल्यूआर कॉयल काफी कम है अर्थात् 1800 व 1500 टन प्रति दिन है। व्यापार गतिकी, कार्गो प्रहस्तन की परिवर्तनशील प्रौद्योगिकी, अवसंरचना, कार्गो प्रहस्तन की उत्पादकता कार्गो का मूल्य कार्गो की घाटशुल्क को सोख लेने की क्षमता और कांडला में कार्गो प्रहस्तन की प्रमात्रा के आधार पर घाटशुल्क प्रभारों को सुकर बनाया जाना है। [अंतिम संशोधित दरमान मे पहले प्रस्तावित विभेदकता को वापस ले लिया गया है। पत्तन ने मौजूदा नामकरण को बनाये रखा है।]
	(ग). यह देखा गया है कि डीपीटी ने मौजूदा घाटशुल्क दर को बनाये रखा है यानी अधिकतर कार्गो मदों के लिए वर्ष 2019-20 के सूचकांकन गुणक लागू करने के पश्चात। तथापि, कुछेक मदों के लिए पत्तन ने मौजूदा दर में भिन्न प्रतिशत से वृद्धि का प्रस्ताव किया है जैसे नमक (1.61% - गैर कंटेनरयुक्त /3.47% - कंटेनरयुक्त), पीओएल उत्पाद (12%), रसायन (10%)। वृद्धि में भिन्न-भिन्न प्रतिशत के प्रस्ताव के कारण स्पष्ट करें।	संशोधित प्रस्ताव में किसी अलग-अलग प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव नहीं किया गया है अर्थात् मौजूदा सेवाओं में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं।
	(घ). घाटशुल्क प्रभारों में निर्माण बालु तथा रद्दी कागज के लिए 4% घटौती और मोटर वाहनों पर 100% घटौती के कारण स्पष्ट करें। उदाहरण के लिए एयरक्राफ्ट, नौकाएं और लांच आदि क्रमांक 31	संशोधित प्रस्ताव में निर्माण बालु और रद्दी कागज की घाटशुल्क दर मौजूदा दरों के स्तर को बनाए रखा गया है। जहां तक मोटर वाहनों का संबंध है उदाहरण के लिए एयरक्राफ्ट, नौकाएं और लांच आदि क्रमांक 31, । और ॥ संशोधित प्रस्ताव में मौजूदा दर के अनुसार ही प्रभार बनाये रखने का प्रस्ताव किया गया है।
	(ङ). प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान विभिन्न प्रकार के वाहनों के लिए अलग-अलग घाटशुल्क दर निर्धारित हैं, जैसे नीचे दिया गया है:	इस पत्तन पर रो-रो यातायात को आकर्षित करने के लिए, प्रभर भारत के पश्चिमी पत्तनों के समान घाटशुल्क प्रभार, कोचीन पत्तन या मंगलोर पत्तन पर भी होने चाहिए। एमओएस ने 29 सितंबर 2016 के अपने पत्र के द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को रो-रो जहाजों के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के

क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	
31.	पत्तन से होकर जाने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर घाटशुल्क	लिए पोत संबंधी प्रभारों तथा तटीय प्रभारों में दो वर्ष के लिए 80% छूट देने का निर्देश दिया था। इस प्रकार कार्गो संबंधी प्रभारों में 80% छूट देने के लिए यातायात विभाग द्वारा भी परिपत्र जारी किया गया तथा 80% से अधिक रियायत दी गई ताकि कार्गो संबंधी प्रभार यात्री कारों के लिए 500/- रु फ्लैट प्रति यात्री कार और 900/- रु. फ्लैट प्रति भारी वाहन लाया जा सके। रियायत और छूट की स्कीम को फिर से बढ़ा दिया गया परंतु व्यापार के लिए रो-रो कार्गो को कांडला लाना वित्तीय रूप से व्यवहारिक नहीं है।
I.	उपस्कर:-	वर्तमान में, कोचीन में रो-रो कार्गो प्रभार 1080/- रु. प्रति वाहन (तटीय) और 1800.00/- रु. प्रति वाहन (विदेशी) है। जबकि डीपीटी में लागू घाटशुल्क प्रभार लगभग दोगुना हैं। अतः रो-रो कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार वही प्रस्तावित किये गए हैं जो सीओपीटी में लागू हैं।
1.	विमान	संशोधित प्रस्ताव में, क्रमांक 31.। और 31.।। में उन्हीं घाटशुल्क प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है जो मौजूद हैं। रो-रो परिवहन के माध्यम से मोटर वाहनों के संबंध में सीओपीटी आधारित फ्लैट परिवहन दर रखी गई है।
2.	नौका और लांच	
3.	एक्स्कावेटर, मोटर ग्रेडर, डम्पर ट्रक, पाहिए, लोडर, बुल डोजर, पेवर, पावर ट्रांसफार्मर, एसेम्बलड यूनिट के रूप में	
(a).	15 एमटी तक भार वाले उपस्कर	
(b).	15 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर और 30 एमटी तक के भार वाले उपस्कर	
(c).	30 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर	
4.	रेलवे वैगन और सवारी डिब्बे ।	
5.	लोकोमोटिव	
6.	खुली स्थिति में उपस्कर, स्पेयर पार्टों सहित बिजली और इलैक्ट्रानिक सामान, औजार और अनुषंगी पुर्जे।	
II.	यात्री/कार्गो ले जाने वाले मोटर वाहन	
(i).	दुपहिया	
(ii).	तिपहिया	
(iii).	1400 सीसी तक चार पहिया	
	(क). आयात	
	(ख). निर्यात	
(iv).	1400 सीसी से अधिक के चार पहिया आयात व निर्यात	
(v).	6 पहिया और अधिक के	
	(क). 7.5 एमटी तक के भार के वाहन	
	(ख). 7.5 एमटी से अधिक भार के वाहन	
उपरोक्त के प्रति, पत्तन ने मोटर साइकिल के लिए 1117.26 रु. प्रति वाहन (विदेशी) के सिवाए समान दर प्रस्तावित की है। प्रस्तावित परिवर्तन के कारण और आधार स्पष्ट किये जाएं। डीपीटी रो-रो और दो पहिया के सिवा मोटर वाहनों पर लागू घाटशुल्क दर स्पष्ट करें।		
(च).	31 एग्रीगेट्स और चिप्स:	एग्रीगेट्स और चिप्स स्टोन चिप्स और एग्रीगेट्स का निर्यात करने वाले विभिन्न पत्तन प्रयोक्ता जैसे मैसर्ज अरूण शिपिंग, मैसर्ज चौधरी एसोसिएट्स और मैसर्ज शिव शक्ति सी-लिंग प्रा.लि., ग्लिंपस प्राइवेट लिमिटेड, ने अभ्यावेदन दिये हैं। उन्होंने निवेदन किया है कि कांडला पत्तन के आस-पास कार्गो की थोक उपलब्धता के कारण पिछले दो वर्षों से थोक में स्टोन-चिप्स लदान और सुदूर-पूर्व देशों के लिए लदान किया जाता है। हाल ही में, अन्य देश भी इन देशों को
	क्रमांक 31 पर नई मद एग्रीगेट्स और चिप्स के लिए प्रस्तावित घाटशुल्क दर का आधार स्पष्ट करें।	

		<p>अपना कार्गो निर्यात करने लगे हैं और वे कठोर प्रतिस्पर्धा का सामना कर रहे हैं। एफओआर कांडला तक कार्गो लागत, जिसमें कार्गो लागत, खदान में लदान, कांडला तक परिवहन शामिल हैं, 375.00 रु. है और घाटशुल्क प्रभार 17.81 रु. प्रति एमटी जमा 18% जीएसटी के साथ 21.00 रु. पीएमटी बैठती है। कार्गो की बड़े पैमाने पर उपलब्धता और इस कार्गो की निर्यात संभाव्यता को देखते हुए वे इसकी मात्रा को 2.00 मिलियन प्रति वर्ष तक बढ़ा सकते हैं। इसके परिणाम में श्रम बलों को रोज़गार, परिवहन में वृद्धि और पत्तन के भीतर व्यापार में वृद्धि होगी। कार्गो की कीमत बहुत कम है और पत्तन द्वारा प्रभारित किये जा रहे घाटशुल्क प्रभार काफी अधिक हैं और इसलिए उन्होंने डीपीटी से अनुरोध किया है कि वह घाटशुल्क प्रभारों में 50% तक की कमी करें ताकि वे अंतर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा कर सकें और डीपीटी का वाल्यूम भी बढ़ा सकें।</p> <p>निर्माण सामग्री जैसे एग्रीगेट्स और स्टोन चिप्स 20000 टन प्रति दिन की काफी उच्च उत्पादकता देते हैं। अतः प्रस्तावित नई मद के लिए घाटशुल्क दरों में आवश्यक आशोधन किया गया है।</p>
(x).	<p>4 भारतोलन प्रभार अनुसूची:</p> <p>5. रेल वैगनो में कार्गो लदान के इन-मोशन धर्म कांटे का प्रयोग:</p> <p>पत्तन ने क्रमांक 5 पररेल वैगनो में कार्गो लदान के इन-मोशन धर्म कांटे का प्रयोग की नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित नई शुल्क मद का आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>डीपीटी ने 3 नग इन-मोशन धर्म कांटे स्थापित किये हैं और प्रस्तावित दरें सीएचपीटी दरों पर आधारित हैं।</p>
(xi).	अध्याय – V: तुना पत्तन की दरें - सामान्य कार्गो शुल्क (भंडारण शुल्क) अनुसूची	
	(क). उक्त अनुसूची में, पत्तन ने बिन और ऊंची कुर्सी की नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। पत्तन प्रस्तावित मद के आधार और कारण स्पष्ट करें। यह भी स्पष्ट करे कि प्रस्तावित उक्त नई मद जहां तक नए कार्गो/सेवा/सुविधा के लिए प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.1 में निर्धारित किस विधि में आती है।	<p>दरें 14 जून 2019 के प्राधिकरण के आदेश द्वारा डीपीटी के मौजूदा दरमानों में अनुसूची V के रूप में तुना पत्तन के लिए अलग से प्रशुल्क अनुसूची के आधार पर प्रस्तावित हैं।</p>
	(ख). उक्त प्रस्तावित नई मद के लिए संभावित राजस्व को लेखबद्ध करे क्योंकि फार्म-3 में इसे लेखबद्ध नहीं किया गया है।	<p>जैसा ऊपर (क) में स्पष्ट किया गया है कोई नई मद प्रस्तावित नहीं की गई है और मौजूदा राजस्व फार्म 3 में पहले ही लेखबद्ध है।</p>
	(ग). फार्म-3 में पत्तन ने इस मद की मौजूदा दर दर्शायी है। इस प्राधिकरण द्वारा मौजूदा अनुमोदित दरमान में इस मद की दर निर्धारित नहीं है। अतः फार्म-3 को तदनुसार ठीक किया जाये।	<p>टिप्पणी ऊपर (क) में की गई है। अतः फार्म-3 में कोई सुधार अपेक्षित नहीं</p>
(xii).	<p>महापत्तन न्यासों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 2.10 अनुबद्ध करता है कि महापत्तन न्यास, दरमान तय करते समय संबंधित महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में, यथासंभव, यथामूल्य घाट-भाड़ा, यदि कोई हो, तो उसे हटा देगा तथा इन मामलों में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशेष देखभाल को मद्देनज़र रखते हुए विशिष्ट घाट-भाड़ा या बाजार में प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करेगा।</p>	<p>डीपीटी यथामूल्य प्रभार, मशीनरी, परियोजना सामग्री फल, मेवे, टापिओका, नारियल, खोपरा, इमली बीजों पर प्रभारित करता है।</p> <p>यथामूल्य के अंतर्गत प्रभारित मदें काफी विशालकाय, भार में वजनी, यूनिटों में संख्या कम, अधिक संवेदनशील होती है जिन्हें संभल कर प्रहस्त करने की आवश्यकता होती है। ऐसे कार्गो का लदान/उतारायी</p>

	<p>यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन को 21 जून 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी की भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 319 में अधिसूचना की तारीख से तीन महीने के भीतर शुष्क और बल्क कार्गो अर्थात् परियोजना सामग्रियां, मशीनरी और फल, मेवे, टापिओका, खोपरा, कोकोनट, इमली बीज, आदि की विशिष्ट घाटशुल्क दर की उक्त मदों के भार/यूनिट/प्रमात्रा के आधार पर घाटशुल्क निर्धारण के लिए यथामूल्य दर संरचना को परिवर्तित करने के लिए भली भांति विश्लेषित प्रस्ताव दायर करने का निदेश दिया गया था। पत्तन ने इस संबंध में कोई प्रस्ताव दायर नहीं किया। इस वर्तमान प्रस्ताव में भी, पत्तन ने उक्त शुष्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यथामूल्य दर की उगाही व्यवस्था को मौजूदा प्रशुल्क के साथ जारी रखा है। डीपीटी को उक्त शुष्क और ब्रेक बल्क कार्गो की घाटशुल्क दरों का प्रस्ताव कार्गो के भार अथवा प्रमात्रा के आधार पर संबंधित कार्गो के प्रहस्तन की लागत के संदर्भ से करना है न कि यथामूल्य दर पर जैसा कि पिछले आदेश में कार्यकारी दिशानिर्देशों के अनुपालन में सलाह दी गई थी।</p>	<p>करते समय लैशिंग/अनलैशिंग में काफी समय लगता है और टनों में उत्पादकता काफी कम होती है। उदाहरण के लिए, पवनचक्की टावर, भारी मशीनरी और पैकेज जैसी भारी मशीनें और परियोजना सामग्रियां काफी कम उत्पादकता देती हैं। अर्थात् 1000 एमटी प्रति दिन। इस प्रकार का कार्गो ढोने वाले पोत, बर्थ पर लंबा ठहराव समय लेते हैं। ऐसे कार्गो मामलों में यदि टनों में मापन किया जायेगा तो पत्तन को राजस्व की हानि होगी क्योंकि बल्क कार्गो की तुलना में यह टनों में कम उत्पादकता देगा। इसके अतिरिक्त, इन वस्तुओं यथामूल्य के अंतर्गत प्रभार के लिए इनका मूल्य अधिक होता है, जिनको बल्क वस्तुओं के प्रहस्तन द्वारा अर्जित राजस्व के समान नहीं समझा जा सकता। वस्तु के मूल्य पर सुविचार करने पर इनमें यथामूल्य घाटशुल्क प्रभारों को समाहित करने की क्षमता होती है। यदि परियोजना कार्गो और मशीनों को टनभार में प्रभारित किया जाये तो पत्तन को बर्थ आकूपेंसी के हवाले से अवसर लागत का नुकसान होगा, क्योंकि इन कार्गो की उत्पादकता काफी कम होती है।</p>
(xiii).	<p>11. अनुसूची – 120 टन क्षमता की एचएमसी प्रयोग प्रभार</p>	
	<p>डीपीटी ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि वर्तमान प्रस्तावित दरमान में निष्पादन मानकों के आधार पर मौजूदा दरों के निर्धारण के स्थान पर अधिकतम दर प्रहस्तित प्रति मीट्रिक टन कार्गो पर आधारित की गई है। पत्तन ने आगे बताया है कि ऐसा दो उच्च अधिकतम दरों को फ्रीज करके अधिकतम दर निकाली गई है यानी प्रत्येक कार्गो की आधार अधिकतम दर में 10% की वृद्धि के साथ।</p> <p>इस संबंध में, यह कहना है कि इस प्राधिकरण ने डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर 31 जुलाई 2018 को आदेश संख्या टीएएमपी/29/2018 डीपीटी द्वारा प्रासमिक पद्धति का अनुपालन करते हुए 120 टन एचएमसी की दर अनुमोदित की थी जो थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% की हद तक वार्षिक सूचकांकन के अधीन थी। उस आदेश की वैधता 5 वर्ष की अवधि अर्थात् 07 मई, 2023 तक निर्धारित की गई थी। इस प्रकार उक्त मद की वैधता दर अभी विद्यमान है। उक्त अनुसूची में डीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित दरें अनुमोदित दरों के अनुरूप नहीं पायीं गईं। इसके अतिरिक्त, पत्तन द्वारा निष्पादन से संबद्ध भी समाप्ति कर दी गई है।</p> <p>डीपीटी कृपया यह नोट करे कि सभी महापत्तन न्यासों पर एचएमसी की दरों का निर्धारण मानकों के आधार पर होता है और बेंचमार्क निष्पादन से संबद्ध होता है। निर्धारित का सभी महापत्तन न्यासों पर एक समान अनुपालन किया जाता है। चूंकि मानकों पर आधारित 120 टन एचएमसी की वैध दर मौजूदा दरमानों में पहले ही से विद्यमान है और जो मई 2023 तक वैध है, पत्तन वैधता तक मौजूदा दर को बनाये रख सकता है।</p>	<p>पत्तन प्रयोक्ताओं को उच्च निष्पादकता और उच्च उत्पादकता के लिए प्रोत्साहित करने हेत, पत्तन को विभिन्ना कार्गो मदों के एमएचसी क्रेन द्वारा कितनी भी मात्रा की आधार दर रखनी चाहिए। अतः यह सुझाव दिया जाता है कि अधिकतम दर निष्पादन मानक के स्थान पर प्रति मीट्रिक टन कार्गो प्रहस्तन आधार पर रखी जाए। चूंकि दर निर्धारण के लिए परियोजना से कुल वार्षिक अपेक्षा केवल अधिकतम दर पर आधारित है, इसलिए दो उच्च दरों को फ्रीज करने का सुझाव दिया गया (यानी आधार अधिकतम दर में 10% की वृद्धि उच्च निष्पादन के लिए क्रेन ऑपरेटर को अदा किये जाने वाले प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति करेगा जो प्रहस्तित कार्गो की संवर्धशील मात्रा के कारण अतिरिक्त उपार्जित राजस्व का मात्र 25% है। इसके अतिरिक्त, प्राइवेट प्रचालकों द्वारा लगाई गई चल हार्बर क्रेनों की प्रत्येक कार्गो के लिए अधिकतम दर नियत है। इसी प्रकार डीपीटी स्वामित्व की 120 टन क्षमता की एमएचसी की अधिकतम दर नियत करने का प्रस्ताव है। इसके अतिरिक्त, पडैसी एचएमसी दर काफी किफायती है और कुछ मामलों में तो इसे प्रभारित ही नहीं किया जाता। निजी प्रचालकों से प्रतिस्पर्धा करने के लिए डीपीटी स्वामित्व की एचएमसी क्रेनों की अधिकतम दर निर्धारित करने का सुझाव है।</p>

(xiv).	<p>मौजूदा दरमानों का अध्याय V तुना/टेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा आरंभ किये गए शुष्क बल्क टर्मिनल पर डीपीटी द्वारा प्रदत्त मैरीन संबंधी सेवा प्रशुल्क:</p> <p>मौजूदा दरमान एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए अलग से अध्याय रखा गया है। पत्तन ने उक्त अध्याय को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है और इन्हें कांडला प्रभाग के लिए निर्धारित दरों के समान लाने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने तुना स्थित एकेबीटीपीएल के लिए अलग से दरें निर्धारित की थीं जिसके कारण 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-डीपीटी के पैरा 12 (ii) में स्पष्ट किये गए हैं। 15 जनवरी 2016 के आदेश में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि डीपीटी और एकेबीटीपीएल के बीच रियायत करार के खंड 7.1 (ग) के अनुसार मैरीन संबंधी सेवाएं यानी पत्तन देयताएं और पाइलेटज डीपीटी द्वारा दी जाएंगी। कांडला प्रयोग के साथ-साथ वाडिनार प्रभाग तुना पत्तन से दूर हैं। डीपीटी और एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित तुना स्थित शुष्क बल्क कार्गो पर पत्तन देयताओं और पाइलेटज शुल्क मैरीन सेवाओं को आऊटसोर्स करके अलग से प्रशुल्क सेवाएं प्रदान की जा रही हैं न कि पत्तन स्वामित्व के उपस्कर लगाकर सेवाएं प्रदान करना क्योंकि डीपीटी ने नियमित पाइलटों और अपने उपस्करों की कमी के कारण डीपीटी ने मौजूदा पाइलेटज सेवाओं को पूरा करने के लिए टर्गों का किराये पर लिया है।</p> <p>एकेबीटीपीएल का विकसित टर्मिनल कांडला से दूर है और टग, लांच, पाइलट, संकेत केंद्र आदि जैसी मैरीन संबंधी सभी सेवाओं अपेक्षित हैं जो कांडला/वाडिनार पर उपलब्ध वर्तमान पाइलेटज सुविधाओं से भिन्न नहीं किया जा सकता। उक्त स्थिति को देखते हुए जैसी डीपीटी ने बताया है, पत्तन मौजूदा दरमान के अध्याय V को विलुप्त करने और इन्हें कांडला प्रभाग के समान प्रस्तावित करने और प्रस्तावित परिवर्तन के लिए तब और अब में स्थितियों में क्या परिवर्तन हुआ है के कारण बताएं। डीपीटी तुना/ टेकरा स्थित एकेबीटीपीएल की वर्तमान दरों की मौजूदा दरमानों के अध्याय V के अंतर्गत प्रत्येक प्रशुल्क मद में प्रस्तावित परिवर्तन की औचित्य के साथ तुलना प्रस्तुत करें।</p>	<p>एकेबीटीपीएल के साथ हुए रियायत करार के अनुसार कांडला की दरें मैसर्ज एकेबीटीपीएल को लागू दर्शायी गई थीं। तथापि, मैरीन सेवाओं की आऊट-सोर्सिंग के कारण और बाद में मैरीन सेवाओं और तलकषण पर व्यय आकलन से काफी अधिक हो जाने के कारण एक अलग दरमान लागू किया गया। इस पर सुग्राही द्वारा निरंतर आपत्ति की गई और उनके चर्चाओं तथा एएसजी की राय के पश्चात् प्रभारों को कांडला के समान लाया गया। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.5 के अनुसार उपर्युक्त खंड 2.4. के अनुसार मूल्यांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा के आधार पर और खंड 2.5. के अनुसार, यातायात की गणना करते हुए महापत्तन न्यासों को, अपने वाणिज्यिक निर्णयों के आधार पर अनुकूल प्रतिक्रिया करने के लिए, दरें तय करने और सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की सीमा के भीतर दरमान तय करने की छूट होगी जो एक व्यवसायरत्त चार्टरित लेखाकार/लागत लेखाकार के द्वारा प्रमाणित हो।</p>
(xv).	<p>डीपीटी के डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के प्रयोग की प्रभार अनुसूची 12 के अंतर्गत यह अनुबद्ध करते हुए एक टिप्पणी अंतर्विष्ट करनी है कि उक्त मद की वैधता संविदा अवधि की समाप्ति तक होगी क्योंकि ऋषि शिपिंग को प्रचालन और अनुरक्षण का ठेका 8 वर्ष के लिए दिया गया है। यह डीपीटी कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान प्रशुल्क निर्धारण के लिए डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा 18 जनवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2018-डीपीटी के पैरा संख्या 11.2 के अनुरूप है।</p>	<p>अनुपालन किया गया है।</p>
8.	<p>निष्पादन मानक:</p>	
	<p>पत्तन वर्ष 2017-18 में प्राप्त वास्तविक प्राप्त निष्पादन मानकों के कार्गो संबंधी प्रभारों और पोत संबंधी प्रभारों के संदर्भ से प्रस्तावित निष्पादन मानकों का आधार प्रस्तुत करे। डीपीटी 2019-20 से 2021-22 के प्रशुल्क चक्र के लिए निष्पादन मानक पिछले प्रशुल्क चक्र में पत्तन द्वारा वास्तव में प्राप्त निष्पादन से उच्च स्तर का प्रस्ताव करने का सुविचार कर सकता है।</p>	<p>संशोधित प्रस्ताव में निष्पादन मानक आशोधित कर दिये गए हैं। 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के वास्तविकों के आधार पर दरमानों का संशोधित प्रस्ताव अनुलग्नक -V में प्रस्तुत है।</p> <p>प्रस्तावित प्रारूप दरमान अनुलग्नक-VI में प्रस्तुत है।</p>

		<p>तत्पश्चात् डीपीटी ने 19 सितंबर 2019 के अपने ई-मेल के द्वारा अनुरोध किया कि औसत जहाज बर्थ दिवस उत्पादन को 20 अगस्त 2019 में यथाप्रस्तावित 20,895 एमटी/दिन को आशोधित करके 17,383 एमटी/दिन कर दिया जाये।</p> <p>[संशोधित प्रस्ताव की मुख्य बातें और संशोधित निष्पादन मानकों पर आगामी पैराओं में चर्चा की गई है।]</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

9. इस मामले में 19 जुलाई, 2019 को डीपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन हुआ। डीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई में डीपीटी और प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

10.1. डीपीटी ने अपने 20 अगस्त, 2019 के पत्र के द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर दिया, जिस पर पहले के पैरा में चर्चा की गई है। उत्तर देते समय, डीपीटी ने 20 अगस्त, 2019 के अपने पत्र के द्वारा संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। संशोधित प्रस्ताव में, वाई1, वाई2 और वाई3 को वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 (वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 को मूल प्रस्ताव में वाई1, वाई2 और वाई3 के प्रति) के रूप में सुविचार में लिया है। एआरआर को वाई4 यानी 2019-20 के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) जैसा प्राधिकरण द्वारा महापत्तन न्यासों को संसूचित किया गया है। 4.26% के द्वारा 100% सूचकांकित किया है। संशोधित प्रस्ताव में 2019-20 के लिए है सूचकांकित एआरआर 1,229.62 करोड़ रु. और प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन 1,227.47 करोड़ रु. किया।

10.2. फार्म-1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का संशोधित विस्तृत परिकलन और फार्म-6 में निष्पादन मानक इस प्रकार हैं।

(i). डीपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की संशोधित स्थिति नीचे सारणीबद्ध की जाती है:-

(रुपये लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार) वर्ष 2016-17 और 2017-18, 2018-19 [लेखापरीक्षित नहीं]	52823.73	53216.42	55893.16
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	13054.77	14582.48	14647.15
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	21920.17	51202.76	60079.81
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	87798.67	119001.66	130620.12
	उप-योग 1=(i)+(ii)+(iii)			
(2).	घटाएं: समायोजन			
(i).	संपदा: संबंधी व्यय			
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1051.35	1071.25	811.10
	(ख). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	259.83	293.55	212.55
	(ग). आबंटित एफएमई	58.33	101.11	96.31
	उप-योग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	1369.51	1465.91	1119.97
(ii).	ऋणों पर ब्याज	18.18	26.55	15.00
(iii).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसे अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3 (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध किया जाये)			
	(क) मजदूरी संशोधन बकाया	0.67	487.69	31.07
	उप-योग 2(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	0.67	487.69	31.07

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
(iv).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसे अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3	12659.71	30786.59	35628.53
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क) प्रचालन व्यय	0.00	0.00	0.00
	(ख) मूल्यहास	0.00	0.00	0.00
	(ग) प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटन उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ) आबंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप-योग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	कुल योग 2 का = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	14048.07	32766.74	36794.57
(3).	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	73750.60	86234.92	93825.55
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3	84603.69		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2019 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	172333.36		
	(ii). 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	31038.49		
	(iii). घटाएं: वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31.03.2018 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित स्थायी आस्तियों का निवल मूल्य	434.03		
	(iv). घटाएं: वार्षिक लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2018 को बीओटी प्रचालक को अंतरित अचल परिसंपत्तियां, यदि कोई हो, का निवल मूल्य।	0.00		
	(v). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन किए जाने वाले 31 मार्च, 2019 को सुविचारित केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, की अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	0.00		
	(vi). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यशील पूंजी	0.00		
	(क). माल सूची	66.32		
	(ख). विविध देनदार	5335.65		
	(ग). रोकड़	0.00		
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग	5401.96		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]	208339.78		
(6).	क्रम संख्या 5(vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16 प्रतिशत	33334.37		
(7).	31 मार्च, 2019 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरए) [(4)+(6)]	117938.05		
(8).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% की दर से एआरए में सूचकांकन अर्थात् @4.26% (8x1.0426	122962.22		

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2015-16)	वर्ष 2 (2016-17)	वर्ष 3 (2017-18)
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	122962.22		
(10).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 9 में आकलित	122747.18		

(ii). संशोधित निष्पादन मानक:

क्र.सं.	निष्पादन प्रतिमान	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित निष्पादन मानक	प्रस्तावित संशोधित निष्पादन मानक
(1).	कार्गो संबंधी प्रभार		
(क).	औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादन (टन में) (टिप्पण)	17,781	17,383
(ख).	मूव प्रति घंटा (टीईयू में) कंटेनरों के संबंध में	30.57	30.58
(2).	पोत संबंधी सेवाएं		
(क).	पोत का औसत टर्न अराउंड समय (दिनों में)	4.72	4.71
(ख).	पोत का औसत बर्थपूर्व समय (दिनों में)	2.04	2.03

10.3. बाद में, डीपीटी ने 31 अगस्त 2019 के ई-मेल द्वारा पत्तन द्वारा प्रस्तावित आशोधनों को अंतर्विष्ट करते हुए अंतिम संशोधित प्रारूप दरमान प्रस्तुत किये।

10.4. डीपीटी द्वारा 20 अगस्त, 2019 के और 29 अगस्त 2019 तथा 31 अगस्त, 2019 के ई-मेलों द्वारा अंतिम संशोधित प्रस्ताव में किये गए मुख्य आशोधन और 06 जून, 2019 के मूल प्रस्ताव का सार निम्नवत है:-

- (i). किसी भी मौजूदा सेवा के प्रशुल्क में कोई वृद्धि नहीं की गई है।
- (ii). ओटीबी/लंगरगाह पर लाइट्रेज प्रभार की नई उगाही तटीय कार्गो के लिए 0.04 रु. प्रति जीआरटी प्रति घंटा और विदेशी कार्गो के लिए \$0.001 प्रति जीआरटी प्रति घंटा लागू की गई है जो वीओसीपीटी की दरों पर आधारित है जबकि मूल प्रस्ताव में 6.00 रु. और \$ 0.1562 प्रति टन क्रमशः तटीय और विदेशी कार्गो के लिए प्रस्ताव किया गया था।
- (iii). आवक/जावक/स्थानांतरण पाइलट मीमो विलंब से प्रस्तुत करने के लिए लागू किये गए विविध पाइलट्रेज प्रभार अब वापस ले लिये गए हैं।
- (iv). खतरनाक अपशिष्ट/पंक हटाने की गई उगाही 790.00 रु. प्रति एमटी अब लागू की गई है। यह मूल प्रस्ताव में नहीं थी।
- (v). बर्थ किराया प्रभार अनुसूची में, क्रेन रहित बर्थ के लिए अब नई बर्थ का प्रस्ताव किया गया है और यदि तट क्रेन का प्रयोग किया गया तो क्रेन रहित बर्थ किराया प्रभार का 200% (मूल प्रस्ताव में 190%) उगाही जायेगा। मूल प्रस्ताव में क्रेन रहित बर्थ किराया प्रभार में 5% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया था जिन्हें अब वापस ले लिया गया है।
- (vi). रो-रो के माध्यम से, मोटर साइकिल के सिवाय, मोटर वाहनों के लिए फ्लैट दर 1117.26 रु. और 1862.10 रु. क्रमशः तटीय और विदेशी कार्गो के लिए मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित के प्रति कोचीन पत्तन न्यास के दरमानों के आधार पर नई दर 1,080.00 रु. और 1,800.00 रु. क्रमशः तटीय और विदेशी कार्गो के लिए लागू की गई है।
- (vii). मूल प्रस्ताव घाटशुल्क दर के लिए धातुओं को अलग-अलग करना समाप्त कर दिया गया है। पत्तन ने संशोधित प्रस्तावित दरमान में मौजूदा नामावली को ही बनाए रखा है।
- (viii). पत्तन ने बताया है कि कंटेनर टर्मिनल प्रचालक के पोत संबंधी प्रभार (वीआरसी) में रियायत 31 दिसंबर, 2020 तक प्रस्तावित की गई है जैसा 22 जुलाई 2019 को हुई बोर्ड बैठक में बोर्ड द्वारा पारित संकल्प संख्या 38 के द्वारा बोर्ड ने

अनुमोदित किया है। दिसंबर, 2020 तक ऐसी रियायत देने का राजस्व प्रभार को वर्ष 2018-19 के दौरान पोत संबंधी प्रभारों से हुई वास्तविक आय को सुविचार में लेते हुए राजस्व आकलन में लेखबद्ध किया गया है। पत्तन ने पत्तन देयताओं, पाइलटेज और बर्थ किराये की अनुसूचियों में रियायत संबंधी निम्नलिखित अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव भी किया है:

टिप्पणी:

कंटेनर पोतों को 31 दिसंबर, 2020 तक निम्नलिखित रियायत दी जायेगी:

(i).	विदेशी कंटेनर पोत	40000 जीआरटी तक	50%
(ii).	विदेशी कंटेनर पोत	40001 से 65000 जीआरटी	75%
(iii).	विदेशी कंटेनर पोत	65001 जीआरटी और उससे अधिक	80%
(iv).	तटीय कंटेनर पोत		तटीय पोतों के मौजूदा प्रभारों पर 40%

- (ix). मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित अन्य आशोधनों को जैसी पैरा 4.1 (i), (ii), (iv), (v), (viii) में चर्चा की गई है, संशोधित प्रस्तावित दरमानों में धारण किया जाता है।

11. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

12. इस मामले में कार्यवाई के दौरान प्राप्त संपूर्ण सूचना के संबंध में निम्नलिखित स्थिति सामने आती है:

- (i). दीनदयाल पत्तन न्यास (डीपीटी) के दरमानों का पिछला संशोधन इस प्राधिकरण के 21 जून 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-डीपीटी के द्वारा किया गया था। 21 जून, 2016 के आदेश द्वारा अनुमोदित डीपीटी के दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 को समाप्त हो गई। डीपीटी के कथित मौजूदा दरमानों की वैधता को 30 सितंबर, 2019 तक बढ़ा दिया गया था और हमारे 29 मार्च, 2019 के पत्र संख्या टीएएमपी/39/2005- विविध के द्वारा संसूचना दी गई। इसलिए डीपीटी ने अपने 06 जून 2019 के द्वारा प्रशुल्क नीति 2018 और प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के कार्यकारी दिशानिर्देशों, 03 फरवरी 2019 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित, के अंतर्गत सामान्य संशोधन का प्रस्ताव दायर किया। नियमित अनुवर्तन के पश्चात् पत्तन ने हमारे द्वारा मांगी गई विविध सूचना/ स्पष्टीकरण के साथ संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर), प्रारूप दरमान, राजस्व का आशोधित आकलन और आशोधित निष्पादन मानक अपने 20 अगस्त, 2019 के पत्र और बाद में 29 अगस्त 2019, 31 अगस्त, 2019 और 17 सितंबर 2019 और 19 सितंबर 2019 के ई-मेलों द्वारा प्रस्तुत किये। डीपीटी द्वारा अपने 20 अगस्त 2019 के द्वारा और बाद में 29 अगस्त 2019, 31 अगस्त, 2019 और 17 सितंबर 2019 और 19 सितंबर 2019 के ई-मेलों द्वारा दायर अंतिम संशोधन प्रस्ताव के साथ-साथ मामले की संक्रिया के दौरान पत्तन द्वारा किये गए निवेदनों को इस विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।

- (ii). (क). प्रशुल्क नीति 2018 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास (एमपीटी) से एआरआर का निर्धारण करने की अपेक्षा रखता है जो तीन वर्षों के (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के अंतिम लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत होता है और यह प्रशुल्क नीति 2018 और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित कुछेक अपवर्जनों के अधीन होता है तथा जमा नियोजित पूंजी पर तथा वाई3 के 31 मार्च को पूंजीगत प्रगति अधीन कार्य सहित, 16% प्रतिफल होता है जिसे व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत प्रमाणित किया गया होना चाहिए।

- (ख). डीपीटी द्वारा मूल प्रस्ताव वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 को वाई1, वाई2 और वाई3 मानते हुए एआरआर के आकलन के लिए दो सूचकांकनों के साथ दायर किया गया था। डीपीटी ने 20 अगस्त, 2019 के संशोधित प्रस्ताव में एआरआर आकलन को वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 को वाई1, वाई2 और वाई3 को एक सूचकांकन के साथ आशोधित किया है। 2016-17 और 2018-19 (वाई1 और वाई2) के आंकड़े डीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं पर आधारित हैं और वर्ष 2018-19 (वाई3) डीपीटी के न्यासी मंडल द्वारा यथानुमोदित है और इनकी लेखापरीक्षा अभी होनी है। यहां यह कहना उल्लेखनीय होगा कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र की वैधता पहले ही समाप्त हो गई है और 01 अप्रैल 2019 से संशोधन के लिए अपेक्षित है। इसके अतिरिक्त, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने सभी महापत्तन न्यासों को संबोधित और इस प्राधिकरण को पृष्ठांकित अपने 5 अगस्त 2019 के पत्र के द्वारा प्राधिकरण को यह निदेश दिया है कि एक बार हर प्रकार से पूरा प्रस्ताव मिल जाने पर प्रशुल्क प्रस्तावों के निपटान के लिए

निर्धारित समय-सीमा का अनुपालन करें। चूंकि वर्ष 2018-19 पहले ही समाप्त हो चुका है, और वार्षिक लेखाओं को डीपीटी के न्यासी मंडल द्वारा अपना लिया गया है, पत्तन ने 2018-19 के साथ एआरआर के आकलनों को अद्यतन कर दिया है। यह मान्य करते हुए कि वर्ष 2018-19 के वार्षिक लेखाओं को डीपीटी के न्यासी मंडल ने स्वीकार कर लिया है और एआरआर के आकलन को व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार ने प्रमाणित कर दिया है, यह प्राधिकरण डीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का समय पर निपटान सुनिश्चित करने के लिए डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर मामले पर आगे बढ़ने का निर्णय लेता है।

यदि वर्ष 2018-19 के लिए डीपीटी के वार्षिक लेखाओं में लेखापरीक्षा के बाद किसी विचलन पर डीपीटी द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए वर्तमान प्रस्ताव में सुविचार किया जाता है तो डीपीटी को वर्ष 2018-19 के लेखापरीक्षित लेखाओं के आधार पर, परिणामी परिवर्तनों के साथ यदि कोई हों एआरआर की पुनर्गणना करके वर्ष 2018-19 के लेखापरीक्षाओं की लेखापरीक्षा के 30 दिन के भीतर अपना सामान्य दरमान पुनः प्रस्तुत करें।

- (iii). डीपीटी ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के औसत वार्षिक व्ययों को निकालने के लिए उन व्ययों का अपवर्जन किया है जो एआरआर परिकलन में ग्राह्य नहीं हैं। डीपीटी द्वारा आकलित एआरआर व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है और सही पाया जाता है, इसलिए इस पर सुविचार किया जाता है।

डीपीटी द्वारा एआरआर परिकलन में किये गए निम्नलिखित समायोजनों पर एआरआर परिकलन में किये जाने वाले कुछेक अपेक्षित आशोधनों के साथ चर्चा की जाती है और उनके कारण भी स्पष्ट किये गए हैं:

- (क). प्रशुल्क नीति 2018 और इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2(i) के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए वार्षिक लेखाओं में संपदा कार्यकलापों के वास्तविक प्रचालन व्ययों के 4,241.07 लाख रु., 4,330.42 लाख रु. और 3,392.84 लाख रु. के प्रति संबंधित वर्षों के लिए मूल्यहास सहित प्रचालन व्यय के क्रमशः 1,051.35 लाख रु., 1,071.25 लाख रु. और 811.10 लाख रु. की राशि का अपवर्जन किया है। वस्तुतः, डीपीटी ने एआरआर में से संपदा व्ययों के 3,189.72 लाख रु. 3,259.17 लाख रु. और 2,581.74 लाख रु. का अपवर्जन नहीं किया है। उक्त प्रत्येक वर्षों के वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए आबंटों से संपदा व्ययों के अपवर्जन के लिए सुविचारित आंकड़ों में बेमेल के बारे में स्पष्टीकरण मांगने पर, पत्तन ने स्पष्ट किया कि वार्षिक लेखाओं में संपदा कार्यकलापों के प्रचालन व्यय में गोपालपुरी, वाडिनार और कांडला स्थित पत्तन स्टॉफ कालोनी के अनुरक्षण, मूल्यहास सहित शामिल है। अतः उक्त किस्म के व्ययों को संपदा कार्यकलापों के प्रचालन व्यय में से हटा दिया गया है। पत्तन ने यह भी बताया है कि प्रशुल्क नीति 2018 में एआरआर के परिकलन में पत्तन स्टॉफ कालोनियों से संबंधित अनुरक्षण व्यय के अपवर्जन का उपबंध नहीं किया गया है। यहां तक कि डीपीटी के दरमानों के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान भी उक्त किस्म के व्यय को संपदा कार्यकलाप व्ययों से अपवर्जित किया था। डीपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण से यह पता चलता है कि पत्तन द्वारा कालोनियों का अनुरक्षण व्यय, जो पत्तन कर्मचारियों के लिए हैं, दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए एआरआर परिकलन में लेखबद्ध किये गए हैं। डीपीटी ने गोपालपुरी, कांडला और वाडिनार कालोनियों से संबंधित अनुरक्षण व्यय और मूल्यहास का व्यौरा भी प्रस्तुत किया है, जिसे पत्तन द्वारा एआरआर परिकलन में दरमानों के सामान्य संशोधन के व्यय के भाग के रूप में लिया है। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि पत्तन कर्मचारियों के क्वार्टरों की दर/ लाइसेंस शुल्क भूमि नीति दिशानिर्देशों के अंतर्गत निर्धारित नहीं किये जाते। डीपीटी द्वारा अपनायी गई पद्धति डीपीटी के दरमान के पिछले दरमानों सामान्य संशोधन के दौरान इसी प्रकार किया गया था जिसके कारण इस प्राधिकरण द्वारा 21 जून 2016 के आदेश के पैरा (v)(ख)(i) में दिये गए हैं। तथ्य और पत्तन द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर और यह मान्य करते हुए कि एआरआर परिकलन एक चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित है, इसलिए डीपीटी द्वारा किये गए उक्त समायोजनों पर विश्वास किया जाता है और स्वीकृत है। आबंटित एफएमई और आबंटित प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्ययों, संपदा कार्यकलापों से संबंधित, में से अपवर्जन पर विश्वास किया जाता है।

- (ख). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.2 (iv) के अनुसार प्रबंधन और सामान्य प्रशासन ऊपरी व्यय सकल प्रचालन व्यय और मूल्यहास के अधिकतम 25% तक एआरआर गणना में सुविचार में लिये जायेंगे।

वार्षिक लेखाओं में दर्शाये और डीपीटी द्वारा सुविचारित प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय (एमजीएओ) वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए क्रमशः 13,651.95 लाख रु., 15,223.02 लाख रु. और 15,295.38 लाख रु. है। यह निर्धारण करना है कि क्या एमजीएओ प्रचालन व्यय और मूल्यहास के 25% की अधिकतम सीमा के भीतर है। उक्त एमजीएओ प्रचालन व्यय का (मूल्यहास सहित परंतु संपदा से संबंधित प्रचालन व्यय को छोड़कर) क्रमशः 21%, 23% और 22% बनता है जो अधिकतम

25% की सीमा के भीतर है। अतः एमजीएओ के अपवर्जन खंड के रूप में कोई राशि नहीं ली गई है जो दिशानिर्देशों की स्थिति के अनुरूप है और इसलिए सुविचारित है।

- (ग). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.2 (v) के अनुसार कैपिटल बर्थ से संबंधित सारे व्यय एआरआर परिकलन से अपवर्जित किये जायेंगे।

डीपीटी ने कैपिटल बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपवर्जन राशि शून्य दर्शायी है क्योंकि कैपिटल बर्थ के विकास पर कोई प्रचालन व्यय नहीं हुआ है। डीपीटी द्वारा एआरआर परिकलन में दी गई इस सूचना पर भरोसा किया जाता है।

- (iv). पत्तन रेल सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया जाता, यह रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। डीपीटी के रेल कार्यकलाप वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक घाटे में हैं। इसलिए 593.70 लाख रु. तक [(579.92 रु. + 607.93 रु. + 593.25 रु.) / 3] के औसत रेल कार्यकलाप व्यय को अपवर्जित किया गया है और उस अवधि के रेल कार्यकलाप में निवल घाटे (रेल आय से रेल व्यय की अधिकता) को अपवर्जित किया गया है यानी (319.00 लाख रु. 351.80 लाख रु. और 468.78 लाख रु.) जिसका औसत 379.86 लाख रु. बनता है इसे एआरआर में जोड़ा गया है। ऐसी पद्धति इस प्राधिकरण द्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमवीपीटी), मरमुगाव पत्तन न्यास (एमओपीटी), न्यू मंगलोर पत्तन (एनएमपीटी), कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी), वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) द्वारा दायर सामान्य संशोधन प्रस्तावों के निपटान के समय अपनायी गई, जिन्हें इस आदेश के साथ-साथ सुविचार में लिया जा रहा है।

- (v). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.3 में निर्धारित उपबंधों का अनुपालन करते हुए, डीपीटी वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के औसत व्यय 846.04 करोड़ रु. पर पहुंचा है। ऊपर बताये गए संशोधनों के अधीन उसी अवधि के लिए हमारे द्वारा आकलित औसत व्यय 843.90 करोड़ रु. निकले हैं।

- (vi). (क). 31 मार्च, 2019 को नियोजित पूंजी निकालने समय, डीपीटी ने वर्ष 2018-19 के वार्षिक लेखाओं में प्रदर्शित 1811.23 करोड़ रु. निवल स्थायी अस्तियों क प्रति 1,723.33 करोड़ रु. पर सुविचार किया है। एआरआर परिकलन में डीपीटी द्वारा सुविचारित निवल स्थायी आस्तियां पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित निवल स्थायी आस्तियों की 87.89 करोड़ रु. की राशि को अपवर्जित करने के पश्चात् है। पत्तन ने पुष्टि की है कि दरमान के चालू सामान्य संशोधन में अपवर्जित निवल स्थायी परिसंपत्तियों को संबंधित पीपीपी परियोजनाओं के अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने समय को लेखबद्ध किया गया है। हमारे द्वारा तैयार किये गए आशोधित एआरआर परिकलन में वर्ष 2018-19 के वार्षिक लेखाओं में यथादर्शायी गई निवल स्थायी आस्तियों पर सुविचार किया गया है और पीपीपी परियोजनाओं की अपवर्जन के लिए निवल स्थायी आस्तियों को निर्धारित प्रपत्र में अलग प्रविष्टि के रूप में दर्शाया गया है। इससे कोई प्रभाव पड़ने वाला नहीं है।

- (ख). जहां तक प्रगति अधीन कार्य का संबंध है, डीपीटी ने वर्ष 2018-19 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं में दर्शायी गई 310.92 करोड़ रु. के स्थान पर 310.38 करोड़ रु. पर सुविचार किया है। डीपीटी ने पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित प्रगति अधीन कार्य के 0.54 करोड़ रु. अपवर्जित किये हैं।

हमारी गणना में वार्षिक लेखाओं में यथादर्ज 31 मार्च, 2019 को प्रगति अधीन कार्य पर सुविचार किया गया और डीपीटी द्वारा पीपीपी परियोजनाओं से संबंधित अपवर्जन को प्रगति अधीन कार्यों में से अपवर्जन के लिए अलग से दर्शाया गया है। इससे कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

- (ग). प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 2.5 कार्यशील पूंजी के मानक अनुबद्ध करता है जिसमें शेप सहित चालू आस्तियों की अन्य मदें शामिल होती हैं। रोकड़ शेप की सीमा एक महीने के व्यय की होगी। लेकिन, डीपीटी ने कार्यशील पूंजी के परिकलन के लिए शून्य रोकड़ व्ययों पर सुविचार किया है। इसलिए अनुज्ञेय व्यय का 1/12 वर्ष 2018-19 के लिए मूल्यहास को छोड़कर, 7,051.00 लाख रु. बनता है [वर्ष 2018-19 के लिए कुल अनुज्ञेय प्रचालन व्यय घटा मूल्यहास (संपदा अपवर्जन) 9,089.07 लाख = 84,612.03 लाख/ 12 माह = 7,051.00 लाख रु.] को कार्यशील पूंजी के परिकलन में नकद व्यय के रूप में सुविचार में लिया है।

जहां तक विविध देनदारों का प्रश्न है, पत्तन द्वारा सुविचारित संपदा राजस्व, 2 महीने का मानक लागू करते हुए, 2018-19 के वार्षिक लेखाओं में दिये गए आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। इसे वार्षिक लेखाओं में दर्शाये गए अनुसार लिया गया है। इसके अतिरिक्त, जैसा डीपीटी ने स्पष्ट किया है, डीपीटी के कर्मचारियों से लाइसेंस शुल्क से संबंधित 95.95 लाख रु. संपदा राजस्व के अंतर्गत लेखबद्ध किये गए हैं और इन्हें विविध देनदारों को निकालने के लिए 2 महीने के संपदा राजस्व को अपवर्जित किया गया है।

कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार डीपीटी द्वारा आकलित कार्यशील पूंजी की अन्य मदों को रोकड़ व्यय को छोड़कर, डीपीटी द्वारा यथा आकलित को सुविचार में लिया जाता है। उक्त आशोधन, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, आशोधित कार्यशील पूंजी डीपीटी द्वारा सुविचारित 54.02 करोड़ रु. के प्रति 117.82 करोड़ रु. बनती है।

डीपीटी द्वारा निकाली गई कुल नियोजित पूंजी 2,083.40 करोड़ रु. बनती है। उक्त संशोधनों के अधीन, जैसा ऊपर स्पष्ट किया गया है, आशोधित नियोजित पूंजी 2,147.20 करोड़ रु. बनती है। डीपीटी द्वारा 16% पर सुविचारित नियोजित पर प्रतिफल (आरओसीई) 333.34 करोड़ रु. निकलता है। आशोधित नियोजित पूंजी के आधार पर आशोधित आरओसीई 343.55 करोड़ रु. निकलता है।

- (vii). एआरआर में तीन वित्तीय वर्षों 2016-17 से 2018-19 के व्यय की औसत जमा 16% आरओसीई शामिल रहता है। इसके अतिरिक्त, कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार उक्त एआरआर को वर्ष 2019-20 के लिए लागू 4.26% के डब्ल्यूपीआई के 100% पर सूचकांकन करना भी जरूरी है। डीपीटी द्वारा आकलित सूचकांकित अधिकतम एआरआर 1,229.62 करोड़ रु. बनती है और हमारे द्वारा आकलित आशोधित सूचकांकित अधिकतम एआरआर वर्ष 2019-20 के लिए 1238.04 करोड़ रु. निकलता है।

डीपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन की अंतिम विस्तृत गणना जिसे चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, विश्वास किया जाता है। यह ऊपर चर्चा किये गये मामूली से आशोधनों के अधीन है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत एआरआर परिकलन और हमारे द्वारा आशोधित एआरआर परिकलन क्रमशः **अनुलग्नक- I (क) और (ख)** पर संलग्न है। डीपीटी द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सूचकांकित एआरआर का सार नीचे दिया जाता है:

(रु. करोड़ में)

क्र.सं.	विवरण	डीपीटी द्वारा प्रस्तुत एआरआर परिकलन	हमारे द्वारा यथा आशोधित एआरआर परिकलन
1	वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 [वाई1+वाई2+वाई3]/3 के लिए औसत अनुज्ञेय व्यय।	846.04	843.90
2	31.03.2019 को नियोजित पूंजी, 31.03.2019 पूंजीगत कार्य प्रगति अधीन और कार्यशील पूंजी सहित।	2,083.40	2,147.20
3	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल @ 16%	333.34	343.55
4	31 मार्च, 2019 को एआरआर (4=2+3)	1,179.38	1,187.45
5	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100% पर एआरआर में सूचकांकन (वर्ष 2019-20 के लिए 4.26%)	1,229.62	1,238.04
6	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	1,229.62	1,238.04
7	प्रस्तावित दर पर डीपीटी द्वारा आकलित राजस्व	1,227.47	1,227.97
8	राजस्व अंतर	2.15	10.07

- (viii). (क). दरमान तैयार करने के लिए, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, बताया गया है कि वर्ष 2018-19 के दौरान डीपीटी ने वास्तविक कार्यों यातायात, टनों में पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी को सुविचार में लिया है।

- (ख). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यास को वाणिज्य निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों के अनुरूप दरें निर्धारण करने की छूट प्राप्त है और कि सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करने जो व्यवसायगत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हों। पत्तन ने राजस्व आकलन की विस्तृत गणना दी है और 2018-19 में प्रहस्तित यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद को दर्शाया है, जैसा कार्यकारी दिशानिर्देश के खंड 2.9 के अनुसार अपेक्षित है। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, दरमान तैयार करने के लिए, डीपीटी ने डीपीटी द्वारा अनन्य रूप से प्रहस्तित

टनों में वास्तविक यातायात और वर्ष 2018-19 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की जीआरटी पर सुविचार करके प्रस्तावित दरमान अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित किये हैं।

वर्ष 2018-19 में डीपीटी द्वारा वास्तव में प्रहस्तित कार्गो यातायात 115.40 एमएमटी है जिसमें से डीपीटी द्वारा अनन्य रूप से कांडला और वाडिनार प्रभागों में प्रहस्तित कार्गो 75.67 एमएमटी है। शेष कार्गो वाडिनार और कांडला स्थित बीओटी प्रचालकों का है। डीपीटी द्वारा वर्ष 2018-19 में अनन्य रूप से प्रहस्तित वास्तविक कार्गो से राजस्व आकलन किया गया है। ऐसा प्रतीत होता है कि गलती से आईओसी कूड के पोतांतरण के 0.507 एमएमटी को छोड़ दिया है जिसे हमारे द्वारा राजस्व आकलन में लेखबद्ध किया गया है क्योंकि यह मौजूदा दरमान और प्रस्तावित दरमानों में एक यातयात मद है। इस प्रकार डीपीटी द्वारा अनन्य रूप से प्रहस्तित कुल यातायात, बीओटी प्रचालकों को छोड़कर 76.18 एमएमटी निकलता है।

जहां तक पोत संबंधी प्रभागों से राजस्व का संबंध है, डीपीटी ने पुष्टि की है कि उन्होंने वर्ष 2018-19 में प्रहस्तित पोतों के जीआरटी पर सुविचार किया है और वह 2018-19 के वार्षिक लेखाओं से मेल रखता है। जो 935.40 लाख जीआरटी है। प्रस्तावित कुछेक मदों के लिए पत्तन ने राजस्व आकलन में राजस्व लेखबद्ध न करने के औचित्य और कारण स्पष्ट किये हैं कि वर्ष 2018-19 के दौरान कोई राजस्व अर्जित नहीं हुआ। उक्त स्पष्टीकरण के आधार पर यह मान्य करते हुए कि राजस्व आकलन एक व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार द्वारा प्रमाणित है, उस पर भरोसा किया जाता है।

- (ix). (क). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यास को वाणिज्य निर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों के अनुरूप दरें निर्धारण करने की छूट प्राप्त है और कि सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करने जो व्यवसायरत चार्टरित लेखाकार से विधिवत् प्रमाणित हों मूल प्रस्ताव में, पत्तन ने कुछ कार्गो मदों की घाटशुल्क दरों में 6% से 15% के बीच और क्रेन रहित बर्थ किराया प्रभागों में 5% की वृद्धि तथा शुष्क डॉकिंग प्रभागों में 2% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने वर्तमान घाटशुल्क दर को मौजूदा दरमानों के अनुसार यथा लागू कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से ऑन-बोर्ड श्रम की दर में आमेलित कर दिया है। लेकिन, मामले के संसाधन के दौरान प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों द्वारा तथा वाडिनार ऑयल टर्मिनल लिमिटेड (बीओटीएल) द्वारा प्रस्तावित वृद्धि के प्रति उठायी गई आपत्ति को देखते हुए पत्तन ने अंतिम संशोधित प्रस्ताव में शून्य वृद्धि का प्रस्ताव किया। पत्तन ने मौजूदा दरमानों को ही धारित कर लिया है, यानी इस प्राधिकरण द्वारा 01 मई 2019 से घोषित 4.26% से सूचकांकन गुणक को लागू करने के पश्चात् दर लागू होंगी। पत्तन ने कुछ नई मदों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है और उनका औचित्य भी दिया है जिस पर इस आदेश के पहले के पैराओं में चर्चा की गई है और इसलिये इन्हें यहां दोहराया नहीं जाता। पत्तन ने प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से मुख्यतः ऋषि शिपिंग, कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएएल) और कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (केपीएसएए) आदि से प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर आशोधित सोपाधिकताओं का भी प्रस्ताव किया है। वास्तव में केएसएएल ने दरों में वृद्धि न करने और स्वीटडोरिंग दरों को घाटशुल्क में आमेलित करने पर पत्तन को बधाई भी दी है।

- (ख). मौजूदा दरमान यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन को शुष्क और बल्क कार्गो अर्थात् परियोजना सामग्रियां, मशीनरी और फल, मेवे, टापिओका, खोपरा, कोकोनट, इमली बीज, आदि पर यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क दर निर्धारित करने हैं। कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 2.10 पत्तन न्यास से महापत्तन न्यास, दरमान तय करते समय संबंधित महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में, यथासंभव, यथामूल्य घाट-भाड़ा, यदि कोई हो, तो उसे हटा देगा तथा इन मामलों में ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए विशेष देखभाल को मद्देनजर रखते हुए विशिष्ट घाट-भाड़ा या बाजार में प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा रखता है। यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान पत्तन के आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 3 महीने के भीतर उक्त शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की यथामूल्य दर संरचना को परिवर्तित करने और विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित करने के लिए एक भली भांति विश्लेषण प्रस्ताव प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने इस बारे में कोई प्रस्ताव दायर नहीं किया। वर्तमान प्रस्ताव में भी पत्तन उक्त शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की यथामूल्य उगाही दर के वर्तमान प्रशुल्क को जारी रखे हुए है।

जब हमने इस पर विशिष्ट स्पष्टीकरण मांगा, डीपीटी ने स्पष्ट किया है - यथामूल्य के अंतर्गत प्रभारित मदें काफी विशालकाय, भार में वजनी, यूनिटों में संख्या कम, अधिक संवेदनशील होती है जिन्हें संभल कर प्रहस्त करने की आवश्यकता होती है। ऐसे कार्गो का लदान/उतरायी करते समय लैशिंग/अनलैशिंग में काफी समय लगता है और टनों में उत्पादकता काफी कम होती है। उदाहरण के लिए, पवनचक्की टावर, भारी मशीनरी और पैकेज जैसी भारी मशीनें और परियोजना सामग्रियां काफी कम उत्पादकता देती हैं। अर्थात्

1000 एमटी प्रति दिन। इस प्रकार का कार्गो ढोने वाले पोत, बर्थ पर लंबा ठहराव समय लेते हैं। ऐसे कार्गो मामलों में यदि टनों में मापन किया जायेगा तो पत्तन को राजस्व की हानि होगी क्योंकि बल्क कार्गो की तुलना में यह टनों में कम उत्पादकता देगा। इसके अतिरिक्त, इन वस्तुओं यथामूल्य के अंतर्गत प्रभार के लिए इनका मूल्य अधिक होता है, जिनको बल्क वस्तुओं के प्रहस्तन द्वारा अर्जित राजस्व के समान नहीं समझा जा सकता।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि वीओसीपीटी और एमबीपीटी के दरमानों में, फलों, गिरियों, टापिओका, नारियल, खोपरा, इमली बीज जैसे शुष्क बल्क कार्गो की घाटशुल्क दर प्रति टन आधार पर है। हाल ही में, वीओसीपीटी ने अपने दरमानों के सामान्य संशोधन में, पत्तन चक्की के लिए भी प्रति टन आधार पर अलग से दर का प्रस्ताव किया है। अतः पत्तन को कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के उपबंधों के अनुपालन में अन्य महापत्तन न्यासों की तरह अगले संशोधन में यथामूल्य आधार के स्थान पर यूनिट आधारित विशिष्ट घाटशुल्क दर के प्रस्ताव की संभावनाओं का पता लगाकर, समीक्षा करने की सलाह दी जाती है।

वर्तमान प्रस्ताव में, प्रति यूनिट आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने के डीपीटी के किसी प्रस्ताव के आधार पर, डीपीटी द्वारा प्रस्तावित मौजूदा यथामूल्य दरों को जारी रखने की अनुमति दी जाती है।

- (ग). प्रशुल्क नीति 2018 का खंड 2.6 महापत्तन न्यासों को अधिकतम एआरआर के भीतर प्रशुल्क निर्धारण की छूट देता है। प्रस्तावित प्रशुल्क डीपीटी द्वारा आकलित राजस्व अधिकतम एआरआर के भीतर ही है और प्रस्तावित प्रशुल्क पर आकलित राजस्व चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है, अतः यह प्राधिकरण डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित सभी मदों के प्रशुल्क अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (घ). प्रस्तावित प्रशुल्क पर डीपीटी द्वारा आकलित कुल राजस्व 1,227.47 करोड़ रु. है, जो 1,238.04 करोड़ रु. के आशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर है। प्रस्तावित प्रशुल्क और 2018519 के लिए यातायात पर डीपीटी द्वारा आकलित राजस्व आकलन चार्टरित लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित है और इसलिए उस पर विश्वास किया जाता है। प्रसवित दरें पर आकलित राजस्व, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत, 0.50 करोड़ रु. तक के आईओसी कूड पोतांतरण के राजस्व आकलन को लेखबद्ध करने के एक सुधार के अधीन अनुलग्नक-II एक रूप में संलग्न है।

प्रस्तावित प्रशुल्क और आशोधित राजस्व आकलन पर आकलित 2.15 करोड़ रु. के राजस्व अंतर के प्रति हमारे द्वारा आकलित 10.07 करोड़ रु. का राजस्व अंतर है, जिसे कवर किया गया है।

- (ख). गोदाम संख्या 34 में उर्वरक की स्वचालित बोश भराई और रेक लदान के लिए प्रभारों का निर्धारण करते समय डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा 18 जरवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2018- डीपीटी के द्वारा अनुमोदित दर डीपीटी में कार्गो बर्थ संख्या 1 से 10 तक के उर्वरक प्रहस्तन के लिए सुविधा के अनिवार्य प्रयोग से संबंधित एक टिप्पण निर्धारित किया है। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित मौजूदा टिप्पण जारी रखा जाना था।

ऋषि शिपिंग ने सुविधा के अनिवार्य प्रयोग पर आपत्ति उठायी। ऋषि शिपिंग द्वारा उठाया गया मुद्दा यह है कि डीपीटी में 3 मिलियन टन उर्वरक का आयात होता है और लगभग 4 लाख टन पत्तन के गोदामों में भंडार किया जाना होता है। परंतु भंडारण सुविधा 1.5 लाख टन की है। जब तक पत्तन 4.00 लाख टन मात्रा के भंडारण की सुविधा प्रदान नहीं करता, तब तक डीपीटी द्वारा दी जा रही स्वचालित बैग भराई संयंत्र सुविधा को अनिवार्य नहीं बनाया जाना चाहिए।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि गोदाम संख्या 34 पर स्वचालित बैग भराई संयंत्र की दर निर्धारित के डीपीटी के प्रस्ताव के संसाधन के दौरान, जिसे इस प्राधिकरण द्वारा 18 जून, 2019 के आदेश संख्या टीएएमपी/33/2018- डीपीटी द्वारा अनुमोदित किया गया था, इसी मुद्दे को ऋषि शिपिंग द्वारा उठाया गया था। पत्तन ने स्पष्ट किया था कि प्रस्तावित टिप्पणी परियोजना को व्यवहारिक बनाने के लिए है ताकि सुविधा की पूरी क्षमता का उपयोग हो सके। यदि किसी कारणवश सुविधा नहीं हाती है, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि तो मौजूदा दरमानों में टिप्पणी संख्या (2) पहले से ही निर्धारित है जिसके द्वारा प्रयोक्ता को डीपीटी द्वारा अनुमति दी जायेगी कि वह पत्तन के भीतर या बाहर किसी अन्य सुविधा का लाभ उठा सकता है।

लेकिन, मैसर्स ऋषि शिपिंग द्वारा अब उठाये मुद्दे को देखते हुए, डीपीटी ने मौजूदा टिप्पणी संख्या (2) को और सुपरिष्कृत किया है कि यदि डीपीटी का स्वचालित बोरा भराई संयंत्र प्रचलन में न होने, पूर्व व्यस्त है या पत्तन गोदाम में स्थान की कमी है या रेक की बहुविध कार्गो लदान के लिए मांग हो तो प्रयोक्ता पत्तन के बाहर किसी अन्य सुविधा का लाभ उठा सकता है। इससे ऋषि शिपिंग की चिंता का समाधान हो गया होगा, डीपीटी द्वारा मौजूदा टिप्पणी संख्या (1) को जारी रखे जाने और आशोधित टिप्पण संख्या (2) अनुमोदित किया जाता है।

- (xi). (क). धारा-मध्य कार्गो प्रहस्तन में पाइलट्रेज और बर्थ किराया प्रभार लगू न होने के कारण राजस्व की हानि को पूरा करने के लिए पत्तन ने बाहरी तूना प्लव (ओटीबी) पर लाइट्रेज देयताओं की नई अनुसूची लागू करने का प्रस्ताव किया है। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर मई 2017 के आदेश में वीओसीपीटी के मौजूदा दरमानों में विदेशगामी पोत की दर को अपनाते हुए प्रस्तावित की है। तटीय पोत के लिए पत्तन ने प्रचलित विनियम दर को सुविचार में लेने के पश्चात् विदेशी दर के 60% का प्रस्ताव किया है।

इंडियन फार्मस फर्टिलाइज़र को- ओपरेटिव लि; (इफ्फको) ने यह कहते हुए ओटीबी/लंगरगाह पर प्रस्तावित लाइट्रेज प्रभारों का विरोध किया है कि डीपीटी और इफ्फको के बीच हुए करार में डीपीटी द्वारा लाइट्रेज प्रभारों की उगाही का कोई उपबंध नहीं है। ऋषि शिपिंग, इफ्फको के प्रहस्तन एजेंट, ने भी इफ्फको द्वारा उठाये गए मुद्दे का समर्थन किया है और कहा है कि इफ्फको को लाइट्रेज प्रभारों की उगाही से छूट दे दी जाए।

इफ्फको द्वारा उठाये गए मुद्दे को देखते हुए डीपीटी ने यह कहते हुए टिप्पणी संख्या 1 (ii) में एक उपबंध जोड़ने का प्रस्ताव किया है कि इफ्फको बार्ज जेटी के लिए कार्गो पर लाइट्रेज प्रभार इस आधार पर लागू नहीं होंगे कि इफ्फको कार्गो पर डीपीटी को कोई अवसर हानि नहीं होती।

इस प्रकार डीपीटी ने इफ्फको द्वारा उठाये गए मुद्दे का समाधान कर दिया है, अतः आशोधित नोट 1 (ii) को नई प्रस्तावित लाइट्रेज देयता अनुसूची के साथ अनुमोदित किया जाता है। पत्तन ने इस मद का राजस्व आकलन फार्म-3 में किया है।

- (ख). इफ्फको ने आगे और बताया है कि पत्तन ने पत्तन घाटशुल्क में काल्पनिक श्रम प्रभार लागू किये हैं और 1 मई 2019 को मौजूदा सूचकांकित घाटशुल्क दर को 36.96 रु. प्रति एमटी से बढ़ाकर 61.26 रु. प्रति एमटी कर दिया है। इफ्फको ने तर्क दिया है कि 24.30 रु. पीएमटी की अंतर राशि पत्तन में ग्राहकों के लिए काल्पनिक गैंग प्रभारों के स्थान पर है। इफ्फको के मामले में काल्पनिक श्रम प्रभारों को कभी भी प्रभारित नहीं किया गया और इसे छूट प्राप्त थी। इसलिए इफ्फको ने उल्लेख किया है कि काल्पनिक गैंग प्रभारों में वृद्धि की आवश्यकता नहीं है और उन्हें 24.30 रु. पीएमटी की अतिरिक्त काल्पनिक गैंग प्रभारों से छूट दी जाए।

जैसा पहले बताया गया है, प्रस्तावित दरमान में, डीपीटी ने घाटशुल्क और कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों को आमेलित कर दिया है जिसके लिए अध्याय-III की अनुसूची-3 के अंतर्गत कार्गो-वार अलग से दरें निर्धारित हैं।

जहां तक ओटीबी पर पोत उतरायी और इफ्फको बार्ज जेटी में उतरायी के ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों की उदायगी न करने का प्रश्न है, डीपीटी ने बताया है कि मामला भारतीय पत्तन एसोसिएशन (आईपीए) को उनकी संस्तुतियों के लिए भेजा गया था और आईपीए से उत्तर अपेक्षित है। अतः डीपीटी ने इस परिस्थिति में इफ्फको द्वारा ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों की उदायगी से छूट देने के इफ्फको के अनुरोध पर सुविचार करने से इंकार कर दिया। इस मुद्दे पर आईपीए से सिफारिशें प्राप्त होने पर, डीपीटी ने उपयुक्त रूप से विचार करना स्वीकार कर लिया है। डीपीटी ने स्पष्ट तौर पर यह बताया है कि इफ्फको को संशोधित दरमान के अनुसार यथाप्रस्तावित घाटशुल्क प्रभार देने ही होंगे।

प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.4 के अनुसार, डीपीटी सुनिश्चित करे कि पत्तन द्वारा श्रम की काल्पनिक बुकिंग और अन्य समान काल्पनिक प्रभारों की बुकिंग नहीं होगी।

जैसा डीपीटी ने स्वीकार किया है, पत्तन उक्त मामले में आईपीए से उत्तर की प्राप्ति पर, यदि आवश्यक हुआ तो मामले की समीक्षा करेगा और आईपीए से उत्तर की प्राप्ति की तारीख से एक महीने के भीतर उपयुक्त प्रस्ताव दायर करेगा।

- (xii). पत्तन ने 60 टन एचएमसी के लिए यह कहते हुए एक नए टिप्पण का प्रस्ताव किया है कि उस समय 50,000/-रु. प्रति क्रेन उगाही देनी होगी जब क्रेन की आपूर्ति की जाती है परंतु पत्तन प्रयोक्त द्वारा क्रेन प्रयोग नहीं की जाती।

केएसएएल ने कहा है कि जब पोत किसी भी कारण से बर्थ नहीं करता है और लदान/उतरायी कार्य नहीं किया जा सकता तब यह प्रभार उगाही नहीं जाने चाहिए।

इस संबंध में डीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह एक इवार पत्तन है, पोत की बर्थिंग और सेलिंग ज्वार पर निर्भर करती है और यह भी कि पोत की लदान और उतरायी विभिन्न प्रचालन कारणों से प्रभावित होती है। ऐसे अवसरों पर आने वाला पोत बर्थ नहीं कर सकता जो स्टीवडोरिंग के नियंत्रण से बाहर हैं। अतः डीपीटी ने प्रस्तावित टिप्पणी की समीक्षा पर यह महसूस किया कि एचएमसी की बुकिंग करने और उसका प्रयोग न करने के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं को दंड देना

उपयुक्त प्रस्तावित टिप्पणी को आशोधित किया है कि किन्हीं कारणों से आने वाले पोत के बर्थ न करने पर उक्त प्रभार की उगाही नहीं की जायेगी।

उक्त टिप्पणी की मामूली से आशोधन के साथ अनुमोदित है। किसी कारण शब्दों के स्थान पर "किन्हीं प्रचालन कारणों से उदाहरण के लिए ज्वार" का प्रयोग किया गया है।

(xiii). केपीएसए ने डीपीटी के प्रस्तावित दरमान में सोपाधिकताओं में सुधार/संशुद्धि के लिए कुछ अन्य और सुझाव दिये हैं। डीपीटी ने मामले का परीक्षण किया और केपीएसए द्वारा दिये गए सुझावों पर सुविचार किया। जहां कहीं आवश्यक हुआ है प्रस्तावित संशोधित दरमानों में आशोधन किये हैं।

(xiv). इस प्राधिकरण ने पत्तन के स्वामित्व की 120 टन एचएमसी के किराया प्रभार 31 जुलाई 2018 के अलग से आदेश संख्या टीएमपी/29/2018-डीपीटी द्वारा प्रासमिक पद्धति अपनाते हुए अनुमोदित किया था और उक्त आदेश 20 अगस्त 2018 के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। अनुमोदित दरें निष्पादन मानकों की प्राप्ति से संबद्ध किया है और जो थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तन के 60% की सीमा तक सूचकांकन के अधीन हैं। उक्त आदेश में निर्धारित दरों की वैधता 5 वर्ष की अवधि के लिए यानी 7 मई 2023 तक है।

120 टन एचएमसी की मौजूदा दर मानकों के आधार पर प्राप्त निष्पादन मानकों के बेंचमार्क स्तर के शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए ही निर्धारित है जो आकलित एआरआर को पूरा करने के लिए है। अनुसूची संवर्धित निष्पादन के लिए संवर्धनशील दर (एक स्तर ऊपर) निर्धारित करती है और घटे हुए निष्पादन के लिए घटती हुई दर (दो स्तर नीचे) को निष्पादन से संबद्ध संवर्धनशील दर/घटनशील दरों के परिकलन की एक टिप्पणी भी है।

120 टन एचएमसी के प्रति पत्तन वर्तमान प्रस्ताव में 31 जुलाई 2018 के आदेश संख्या टीएमपी/29/2018-डीपीटी में बेंचमार्क स्तर पर निर्धारित दर को आधार दर लेते हुए और वर्ष 2019-20 के लिए 60% यानी 2.56% (4.26% का 60%) पर डब्ल्यूपीआई लागू और उस पर जमा 10% वृद्धि लागू करते हुए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए प्रति मीट्रिक टन आधारित एकल दर का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने एकल दर का प्रस्ताव किया है और इसे अधिकतम दर के रूप में सुरक्षित (फ्रीज) रख दिया है। इसके अतिरिक्त, पत्तन द्वारा निष्पादन संबद्ध एचएमसी प्रशुल्क के वर्तमान निर्धारण पूरी तरह से वापस ले लिया है। पत्तन ने वार्षिक सूचकांकन, वैधता अवधि, औसत बर्थ दिवस उत्पादन आदि जिन्हें 31 जुलाई, 2018 के उक्त आदेश में निर्धारित किया गया है, सहित मौजूदा टिप्पणी (i) से (x) को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि पत्तन स्वामित्व की एचएमसी अथवा पत्तन द्वारा अधिकृत निजी सेवा प्रदाता द्वारा प्रचालित एचएमसी की दर मानकों के आधार पर निर्धारित की जाती है और यह बेंचमार्क निष्पादन से संबद्ध होती है। यह पद्धति सभी महापत्तन न्यासों में समान रूप से अपनायी जाती है।

यहां तक कि डीपीटी के लिए भी, पत्तन के प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने डीपीटी द्वारा अधिकृत किये जाने वाले सेवा प्रदाता के संबंध में प्रासमिक आधार पर 124 टन एमएचसी के अधिकतम प्रशुल्क 17 सितंबर, 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/32/2016-केपीटी द्वारा पारित किये गए थे। अनुमोदित दरों की वैधता 10 वर्ष थी अर्थात् अक्टूबर, 2026 तक जो निर्धारित दरों के डब्ल्यूपीआई के 60% पर सूचकांकन के अधीन हैं।

इसके पश्चात्, पत्तन ने पत्तन स्वामित्व की 120 टन एचएमसी की दर के लिए यह कहते हुए प्रस्ताव दायर किया कि उन्होंने 17 सितंबर 2016 के आदेश में अनुमोदित दर के आधार पर निविदाएं आमंत्रित की हैं। लेकिन किसी बोलीदाता से लगभग 1 वर्ष तक कोई उत्तर न मिलने पर डीपीटी ने टेंडर वापस ले लिया।

मई 2023 तक पत्तन स्वामित्व की 120 टन एचएमसी की वैध दर पहले ही मौजूदा है। 120 टन एचएमसी के लिए अब प्रस्तावित दरें अनुमोदित दरों के अनुरूप नहीं पायी गईं। उक्त स्थिति को देखते हुए और चूंकि मानकों पर आधारित 120 टन एचएमसी की वैध दर डीपीटी के मौजूदा दरमानों में पहले से ही स्थित है और मई 2023 तक वैध है, पत्तन को उन मौजूदा दरों को उनकी वैधता तकधारण करने का अनुरोध किया गया था।

तथापि, डीपीटी ने इस संबंध में मूल प्रस्ताव को धारित कर लिया। पत्तन ने बताया है कि पत्तन प्रयोक्ताओं को उच्च निष्पादकता और उच्च उत्पादकता के लिए प्रोत्साहित करने हेतु, पत्तन को विभिन्ना कार्गो मर्दों के एमएचसी क्रेन द्वारा कितनी भी मात्रा की आधार दर रखनी चाहिए। इसलिए डीपीटी प्रति मीट्रिक टन आधार पर अधिकतम का प्रस्ताव किया है (कार्गो-वार एकल समान दर) न कि उत्पादकता प्राप्त से संबद्ध। पत्तन ने बताया है कि यथामूल्य के अंतर्गत प्रभारित मर्दें काफी विशालकाय, भार में वजनी, यूनिटों में संख्या कम, अधिक संवेदनशील होती है जिन्हें संभल कर प्रहस्त करने की आवश्यकता होती है। ऐसे कार्गो का लदान/उतरायी करते समय लैशिंग/अनलैशिंग में काफी समय लगता है और टनों में उत्पादकता काफी कम होती है। उदाहरण के लिए, पवनचक्की टावर, भारी मशीनरी और पैकेज जैसी भारी मशीनें और परियोजना सामग्रियां काफी कम उत्पादकता देती हैं। अर्थात् 1000 एमटी प्रति दिन। इस

प्रकार का कार्गो ढोने वाले पोत, बर्थ पर लंबा ठहराव समय लेते हैं। ऐसे कार्गो मामलों में यदि टनों में मापन किया जायेगा तो पत्तन को राजस्व की हानि होगी क्योंकि बल्क कार्गो की तुलना में यह टनों में कम उत्पादकता देगा। इसके अतिरिक्त, इन वस्तुओं यथामूल्य के अंतर्गत प्रभार के लिए इनका मूल्य अधिक होता है, जिनको बल्क वस्तुओं के प्रहस्तन द्वारा अर्जित राजस्व के समान नहीं समझा जा सकता।

इस प्रकार संक्षेप में डीपीटी ने अपने मूल प्रस्ताव को धारित कर लिया है और पत्तन स्वामित्व की 120 टन एचएमसी के लिए कार्गो-वार एक दर का मौजूदा बेंचमार्क दर पर 10% वृद्धि के साथ बिना निष्पादन से संबद्ध किये का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दर प्रासमिक पद्धति पर आधारित नहीं पायी गयी जिसका डीपीटी में मौजूदा निर्धारण सहित सभी महापत्तनों में एचएमसी दर के निर्धारित के लिए समान रूप से अनुपालन किया जाता है जब डीपीटी के दरमानों में पत्तन स्वामित्व की एचएमसी क्रेनों के लिए निर्धारित किये गए, पत्तन ने यह स्पष्ट नहीं किया कि निजी प्रचालकों का उल्लेख इस मामले में क्यों किया गया। यदि पड़ौती पत्तनों से प्रतिस्पर्धा है तो डीपीटी के पास उसके स्वामित्व वाली क्रेनों की निम्न दरें प्रभारित करने की शिथिलता है। ऐसी स्थिति में, इस प्राधिकरण द्वारा 31 जुलाई 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/29/2018-डीपीटी में पत्तन स्वामित्व 120 टन क्षमता की एचएमसी की अनुमोदित दरों को जारी रखने की अनुमति दी जाती है। अतः 31 जुलाई, 2018 के आदेश के अनुसार दर लागू करने के बारे में एक उपयुक्त टिप्पण संशोधित दरमान में निर्धारित किया जाता है। यह एनएमपीटी के मामले में लिये गए निर्णय के अनुसार है।

फिर भी, डीपीटी इस आदेश में भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से दो महीने के भीतर प्रासमिक पद्धति अपनाते हुए वर्तमान दर की समीक्षा के लिए एचएमसी स्वामित्व की क्रेनों के लिए अलग से प्रस्ताव ला सकता है। पत्तन को पर्याप्त कारण और औचित्य बताने होंगे कि जब पत्तन स्वामित्व के 120 टन एचएमसी के मई 2023 तक वैध दर मौजूद है तो इस प्रस्ताव की

- (xv). मौजूदा दरमान मैरीन प्रशुल्क के लिए अध्याय V के अलग से निर्धारित है यानि पत्तन देयताएं और एकेबीटीपीएल द्वारा प्रचालित शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए पाइलटेज जिसके कारण 15 जनवरी 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/42/2014-केपीटी के पैरा 12 (ii) में स्पष्ट किये गए हैं। प्रस्तावित दरमान में, पत्तन ने उक्त अध्याय को विलुप्त करने का प्रस्ताव किया है और दरों को कांडला प्रभाग में निर्धारित दरों के समान निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है।

मौजूदा अध्याय V के विलुप्त करने और पत्तन देयताओं और पाइलटेज को कांडला प्रभाग की दरों के समान लाने के प्रस्ताव और प्रस्तावित परिवर्तन के लिए तब और अब की परिस्थितियों में परिवर्तन के संबंध में डीपीटी से स्पष्टीकरण मात्रा गया था।

डीपीटी ने इस संबंध में स्पष्ट किया कि, एकेबीटीपीएल के साथ हुए रियायत करार के अनुसार कांडला की दरें मैसर्ज एकेबीटीपीएल को लागू दर्शायी गई थीं। तथापि, मैरीन सेवाओं की आऊट-सोर्सिंग के कारण और बाद में मैरीन सेवाओं और तलकपर्ण पर व्यय आकलन से काफी अधिक हो जाने के कारण एक अलग दरमान लागू किया गया। इस पर सुग्राही द्वारा निरंतर आपत्ति की गई और उनके चर्चाओं तथा एसजी की राय के पश्चात् प्रभारों को कांडला के समान लाया गया। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.5 के अनुसार महापत्तन न्यासों को, अपने वाणिज्यिक निर्णयों के आधार पर अनुकूल प्रतिक्रिया करने के लिए दरें तय करने और सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा की सीमा के भीतर दरमान तय करने की छूट होगी जो एक व्यवसायगत चार्टरित लेखाकार/लागत लेखाकार के द्वारा प्रमाणित हो। एकेबीटीपीएल ने डीपीटी को आश्वस्त किया है कि यह कदम उठाने से एकेबीटीपीएल टर्मिनल पर कार्गो की मात्रा में अभूतपूर्व वृद्धि होगी।

डीपीटी ने आगे बताया है कि तुना/टेकरा के पोत संबंधी प्रभारों के लिए कॉमल प्रस्ताव करते हुए डीपीटी और व्यापार के हितों के बीच बेहतर संतुलन होना आवश्यक है।

उक्त को देखते हुए, और पत्तन द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर तथा डीपीटी द्वारा एसजी से प्राप्त विधिक राय प्राप्त करने के आधार पर डीपीटी के प्रस्ताव को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि राजस्व आकलनों में इस सेवा के राजस्व को लेखबद्ध किया गया है और कुल राजस्व आकलन एआरआर के भीतर है और यह भी मान्य करते हुए कि प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार डीपीटी के तुना/टेकरा स्थित एकेबीटीपीएल द्वारा प्रारंभ किये गए शुष्क बल्क कार्गो के लिए मैरीन संबंधी प्रशुल्क की अलग अनुसूची को विलुप्त करने और मैरीन संबंधी प्रशुल्क की उगाही कांडला प्रभाग के समान करने के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है। तदनुसार, सामान्य निबंधन और शर्तों में 1.2 पर एक टिप्पणी संख्या (xx) यह कहते हुए जोड़ी गई है कि किसी द्विअर्थकता से बचने के लिए कांडला प्रभाग के पोत संबंधी प्रभार तुना/ टेकरा में एकेबीटीपीएल द्वारा आरंभ किये गए शुष्क बल्क टर्मिनल पर लागू होंगी।

- (xvi). जहां कहीं पत्तन ने संशोधन /विलोपन का प्रस्ताव किया है मौजूदा सोपाधिकताओं और प्रस्तावित सोपाधिकताओं को देते हुए तथा मामले के विश्लेषण के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रस्तुत अभियुक्तियों/दलीलों के साथ जिन्हें हमने पत्तन

द्वारा प्रस्तावित आशोधनों/विलोपनों में से प्रत्येक को स्वीकार/अस्वीकार करने के अंतिम कॉलम में संक्षिप्त अभिव्यक्ति/विश्लेषण दिया है। उक्त तुलनात्मक स्थिति अनुलग्नक-III में दी गई है। मौजूदा सोपाधिकताओं में प्रस्तावित आशोधन/विलोपन को डीपीटी द्वारा दी गई अभिव्यक्तियों/तर्कों को सुविचार लेकर अनुमोदित किया गया है और उन पर हमारी अभिव्यक्तियों/विश्लेषण भी कथित अनुलग्नक में दिया गया है। पायी गई कुछेक मामूली सी लिपिकीय अशुद्धियों को संशोधित दरमान में आशोधित कर दिया गया है।

- (xvii). प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों का खंड 3.7 अनुबद्ध करता है कि सामान्यतः इस प्राधिकरण के आदेश राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के पश्चात् प्रभावी होंगे। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान और भारत के राजपत्र में अलग से अधिसूचित राजपत्र में संशोधित दरमानों की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति से प्रभावी होंगे।

- (xviii). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.1 के अनुसार महापत्तन न्यास औसत शिप बर्थ दिवस के हवाले से और कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत मूव प्रति घंटा के हवाले से निष्पादन मानकों का निर्धारण करेंगे। कार्गो वार शिप बर्थ दिवस निर्धारित करना आवश्यक नहीं है। इसके स्थान पर महापत्तन न्यास समग्र औसत शिप बर्थ दिवस उत्पादनका प्रस्ताव किया जा सकता है। पोत साइड सेवाओं के लिए पत्तन पोतों के औसत टर्नअराउंड समय और पोतों के औसत बर्थिंग पूर्व समय और अन्य कोई प्रतिमान जिसे पत्तन द्वारा संगत पाया जाता है, के हवाले से निष्पादन मानक निर्धारित करेंगे।

प्रशुल्क नीति, 2018 निष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई विधि अथवा आधार निर्धारित नहीं करते। संशोधित प्रस्ताव में, डीपीटी ने औसत शिप बर्थ उत्पादन दिवस के हवाले से कार्गो संबंधित सेवाओं के समग्र निष्पादन मानक 17,383 एमटी निर्धारित किये हैं जो कि आईपीए द्वारा प्रस्तुत निष्पादन मानकों के अनुसार वर्ष 2018-19 के लिए पत्तन द्वारा प्राप्त वास्तविक शिप दिवस उत्पादन के रूप में है। प्रस्तावित निष्पादन मानक, इसलिए, अनुमोदित है। इसके अतिरिक्त, कंटेनरों बर्थों के लिए, पत्तन ने प्रति क्रेन घंटा प्रस्तावित औसत मूव 30.58 टीईयू है जो पिछले सामान्य दरमानों में 18 टीईयू में निर्धारित स्तर से अधिक है। इसे अनुमोदित किया जाता है।

पत्तन ने पोतों के औसत टर्न अराउंड समय के संदर्भ में प्रस्तावित निष्पादन मानक 4.71 दिवस औसत प्री-बर्थिंग पोत समय 2.03 दिवस का प्रस्ताव भी किया है। वर्ष 2018-19 के लिए पोत के औसत टर्न अराउंड समय 3.14 दिवस और पत्तन द्वारा प्राप्त औसत बर्थ-पूर्व अवरोधन समय 10.08 घंटे है जो आईपीए द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के निष्पादन संकेतकों के अनुसार हैं। चूंकि, इन दो प्रतिमानों के लिए प्रस्तावित मानकों से वर्ष 2018-19 में वास्तविक प्राप्त निष्पादन उच्च पाये गए (निष्पादन के हवाले से), वर्ष 2018-19 में डीपीटी द्वारा वास्तविक प्राप्त निष्पादन निर्धारित हैं।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि, पत्तन द्वारा वचनबद्ध निष्पादन मानकों को पत्तन परिसर के भीतर पत्तन द्वारा अपने ही उपकरणों से वास्तव में किये जा रहे प्रचालनों के लिए सुविचारित है और यह पत्तन द्वारा अधिकृत और उनके अपने ही उपकरणों के साथ निजी सेवा प्रदाता पर लागू नहीं होगा जिनके लिए अलग से उनसे संबंधी आदेशों में बेंचमार्क निष्पादन मानक निर्धारित है वही लागू होंगे।

- (xix). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमानों का भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में परिवर्तनों के प्रति 100% की सीमा तक स्फीति के प्रति वार्षिक सूचकांकन किया जायेगा। दरमानों का ऐसा समायोजन, प्रत्येक वर्ष होगा और समंजित दरमान संगत वर्ष के 01 मई से लागू होगा और आगामी वर्ष की 30 अप्रैल तक प्रभावी रहेगा। इसके अतिरिक्त, प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100% पर दरमानों में वार्षिक सूचकांकन लागू होगा बशर्ते महापत्तन न्यास द्वारा निष्पादन मानकों को प्राप्त किया जायेगा। यदि कोई पत्तन सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा पूरे किए गए निष्पादन मानकों के अधीन होगा। यदि कोई पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरा नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जायेगी। यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि वर्तमान मामले में वर्ष 2019-20 के लिए दरमानों के निकालने के प्रयोजन से सूचकांकन पर एआरआर विचार कर लिया गया है। दरमानों में आगामी वार्षिक सूचकांकन 01 मई 2020 से लागू होगा बशर्ते कि वर्ष 2019-20 में निष्पादन मानक प्राप्त कर लिये जाए। ऐसी स्थिति में दरमानों में इस प्रभाव की एक टिप्पणी अंतर्विष्ट जाती है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन 01 मई, 2020 से होगा बशर्ते कि 'डीपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर लें। यदि दरमानों में निर्धारित निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किये जाते तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमानों में सूचकांकन नहीं होगा। प्रशुल्क नीति 2018 अनुबद्ध करती है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर स्वतः ही हो जाएगा। इसके लिए, महापत्तन न्यास को इस प्राधिकरण से संपर्क करने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता के उद्देश्य से, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह कलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर संबंधित प्रयोक्ताओं और साथ ही इस प्राधिकरण को पत्तन द्वारा अनुबद्ध स्तर की 01 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानकों की घोषणा

करें। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिये जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100% पर इस दरमान में निर्धारित दरों को संगत वर्ष की 01 मई से स्वतः सूचकांकित कर सकता है और सूचकांकित दरमान लागू करने की सूचना डीपीटी संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को देगा।

- (xx). डीपीटी के वर्तमान दरमानों का पिछली बार 30 सितंबर, 2019 तक अथवा संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक जो भी पहले हो, विस्तार किया गया था। जब तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित दरमान, जिन्हें अलग से अधिसूचित किया गया है, जब तक नवंबर, 2019 के आस-पास होगा। वर्तमान दरमानों को उनकी समाप्ति की तारीख से तक विस्तार किया समझा जाये जब तक संशोधित दरमान प्रभावी नहीं होते।
- (xxi). कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित दरमान भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात् 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। संशोधित दरमानों की वैधता अनुमोदित आदेश के प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्ष की अवधि तक निर्धारित किये जाते।
- (xxii). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर है। पत्तन यदि चाहे तो वह कम दरे प्रभारित कर सकता है। डीपीटी शिथिलता का प्रयोग करते हुए निम्न दरे प्रभारित कर ऊंची रियायते और छूटें दे सकता है।
- (ख). जैसा कि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार डीपीटी को ही यह सुनिश्चित करना है कि दरमानों में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात की हानि न हो।
- (ग). यदि सुविचारित रिकार्ड के अनुसार या किसी उचित कारण से कोई त्रुटि दिखाई दे तो डीपीटी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। डीपीटी किसी औचित्यपूर्ण तर्क के साथ भी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है।
- (घ). दरमान को शासित करने वाली शर्तों में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधनों पर डीपीटी द्वारा दिए गए औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन हेतु विचार किया जाएगा। यदि आवश्यक हो तो डीपीटी अनुमोदित किसी शर्त में संशोधन करने का प्रस्ताव प्रशुल्क वैधता अवधि समाप्त होने से पहले भी प्रस्तुत कर सकता है।

13.1. इसके परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों से तथा एक सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, डीपीटी के संशोधित दरमान और निष्पादन मानकों को यह प्राधिकरण अनुमोदित करता है जिन्हें पृथक से अधिसूचित किया जाता है।

13.2. संशोधित दरमान की प्रभावी तारीख और संशोधित दरमान की प्रयोज्यता को शासित करने वाली शर्तें दिनांक 10 अक्टूबर, 2019 के पृथक आदेश में पहले यथा उल्लिखित के समान ही रहेंगी और संशोधित दरमान के प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि तक लागू रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद, जब तक इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तारित न किया गया हो, स्वतः समाप्त हो जाएगा।

13.3. औसत पोत घाट दिन उत्पादन, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत आवागमन प्रति घंटा के संबंध में डीपीटी ने कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए निष्पादन मान तय किए हैं। जहाजों की सेवाओं के लिए पत्तन ने जहाजों के औसत बदलाव समय और जहाजों के औसत प्री-बर्थिंग समय तथा बर्थ पत्तन पर निष्क्रिय समय के संबंध में निष्पादन मानक तय किए हैं।

13.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा उपबंधित दरमान का सूचीयन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाएगा। यदि डीपीटी निष्पादन मानक प्राप्त नहीं करता है तो डीपीटी अगले वर्ष के दौरान सूचीयन के लिए पात्र नहीं होगा।

13.5. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अनुसार, डीपीटी इस प्राधिकरण को कार्गो यातायात, पोत घाट दिन उत्पादन, पोतों के औसत बदलाव समय, औसत प्री-बर्थिंग प्रतीक्षा समय पर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। इसके अतिरिक्त कंटेनर बर्थों के लिए वार्षिक रिपोर्ट प्रति क्रेन औसत आवागमन घंटे तथा कंटेनरों के औसत निकासी समय पर भी दी जाएगी। पत्तन द्वारा वार्षिक रिपोर्ट प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित कोई भी अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर प्रस्तुत की जाएगी।

13.6. कार्यगत दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अंतर्गत डीपीटी से उसे प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण किसी ऐसे डेटा/सूचना को प्रकाशित नहीं करने बारे में विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील है। ऐसे अनुरोध के साथ उक्त डेटा/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता तथा उसके प्रकाशन पर उनके राजस्व/प्रचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के संबंध में विस्तृत औचित्य प्रस्तुत किया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./327/19]

अनुलग्नक-1 (क)

फार्म-1

महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन डीपीटी द्वारा प्रस्तुत और प्राधिकरण द्वारा आशोधित				
रु. लाखों में				
क्र.सं.	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19
(1).	कुल व्यय (वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	52226.55	52575.89	55244.94
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय	13651.95	15223.02	15295.38
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)	21920.17	51202.76	60079.81
	उप-योग 1=(i)+(ii)+(iii)	87798.67	119001.67	130620.13
(2).	घटाएँ: समायोजन			
(i).	संपदा: संबंधी व्यय			
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	1051.35	1071.25	811.10
	(ख). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय	259.83	293.55	212.55
	(ग). आबंटित एफएमई	58.33	101.11	96.31
	उप-योग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	1369.51	1465.91	1119.96
(ii).	रेल कार्यकलापों संबंधी व्यय	579.92	607.93	593.25
(iii).	ऋणों पर व्याज	18.18	26.55	15.00
(iv).	एकबारगी व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)			
	(क) मजदूरी संशोधित बकाया	0.67	487.69	31.07
	(ख)			
	(ग)			
	उप-योग 2(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	0.67	487.69	31.07
(v).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसे अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3 भाग	12659.71	30786.59	35628.53
(vi).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
(vii).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।			
	(क). प्रचालन व्यय	0.00	0.00	0.00

	(ख). मूल्यहास	0.00	0.00	0.00
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आवंटन उपरिव्यय	0.00	0.00	0.00
	(घ). आवंटित एफएमई	0.00	0.00	0.00
	उप-योग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	योग 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	14627.99	33374.67	37387.81
(3).	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	73170.68	85627.00	93232.32
(4).	जमा: रेल कार्यकलापों से आय से अधिक रेलवे व्यय	319.00	351.80	468.78
(5).	सभी समायोजन के पश्चात् कुल निवल व्यय (3) + (4)	73489.68	85978.80	93701.10
(6).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3			
(7).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2019 को निवल अचल परिसंपत्तियां (वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		181122.63	
	(ii). जोड़े: 31.03.2019 को प्रगतिधीन कार्य (वार्षिक लेखाओं के अनुसार)		31091.97	
	(iii). घटाएं: 31.03.2019 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित स्थाई आस्तियों का निवल मूल्य डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत		434.03	
	(iv). घटाएं: 31.03.2019 को बीओटी प्रचालकों को अंतरित, यदि कोई हो, स्थायी आस्तियों का निवल मूल्य डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत		8789.27	
	(v). घटाएं: 31 मार्च, 2019 को बीओटी प्रचालक को अंतरित प्रगति अधीन कार्य का निवल मूल्य, डीपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत		53.47	
	(vi). घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2019 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य		0.00	
	(vii). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी		0.00	
	(क). माल सूची		66.32	
	(ख). विविध देनदार		4664.32	
	(ग). रोकड़		7051.00	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग		11781.64	
	(viii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(घ)]		214719.47	
(8).	क्रम संख्या 5(vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर @ 16% प्रतिलाभ		34355.12	
(9).	31 मार्च, 2019 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरए) [(4)+(6)]		118744.98	
(10).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् 4.26% (8x1.0426)		123803.52	

(11).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	123803.52
(12).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 9 में आकलित	122797.42

अनुलग्नक-1 (ख)

फार्म-1

महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन डीपीटी द्वारा प्रस्तुत					
रु.लाख में					
क्र.सं.	विवरण		2016-17	2017-18	2018-19
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)	टिप्पणी 1			
(i).	प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		52823.73	53216.42	55893.16
(ii).	प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय		13054.77	14582.48	14647.15
(iii).	वित्त और विविध व्यय (एफएमई)		21920.17	51202.76	60079.81
	उप-योग 1=(i)+(ii)+(iii)		87798.67	119001.66	130620.12
(2).	घटाएं: समायोजन				
(i).	संपदा: संबंधी व्यय				
	(क). प्रचालन व्यय (मूल्यहास सहित)		1051.35	1071.25	811.10
	(ख). आबंटित प्रबंधन और प्रशासनिक उपरिव्यय		259.83	293.55	212.55
	(ग). आबंटित एफएमई		58.33	101.11	96.31
	उप-योग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]		1369.51	1465.91	1119.97
(ii).	ऋणों पर ब्याज		18.18	26.55	15.00
(iii).	एकबारगी व्ययों, यदि कोई हों, का 2/3 जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/उपदान का बकाया, अनुग्रह भुगतान का बकाया, आदि (प्रत्येक मद को सूचीबद्ध करें)	टिप्पणी 2			
	(क) मजदूरी संशोधन बकाया		0.67	487.69	31.07
	उप-योग 2(iii) = [(क)+(ख)+(ग)]		0.67	487.69	31.07
(iv).	पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी का नकदीकरण निधि जैसी अधिवर्षिता निधियों को अंशदान का 2/3	टिप्पणी 3	12659.71	30786.59	35628.53
(v).	प्रचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अतिरिक्त प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	फार्म 2 के अनुसार	0.00	0.00	0.00
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन शासित केपटिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय, यदि कोई हो।				
	(क). प्रचालन व्यय		0.00	0.00	0.00
	(ख). मूल्यहास		0.00	0.00	0.00
	(ग). प्रबंधन और प्रशासनिक आबंटित उपरिव्यय		0.00	0.00	0.00
	(घ). आबंटन एफएमई		0.00	0.00	0.00
	उप-योग 2(vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]		0.00	0.00	0.00
	योग 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)		14048.07	32766.74	36794.57

(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)		73750.60	86234.92	93825.55
(4).	क्र.सं. 3 का औसत व्यय = [वर्ष1+वर्ष2+वर्ष3]/3			84603.69	
(5).	नियोजित पूंजी				
	(i). 31.03.2019 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			172333.36	
	(ii). जोड़े:31.03.2019 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं के अनुसार)			31038.49	
	(iii).घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31.03.2019 को संपदा कार्यकलापों से संबंधित अचल आस्तियों का निवल मूल्य			434.03	
	(iv).घटाएं: लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार 31 मार्च, 2019 को बीओटी प्रचालक को अंतरित निवल परिसंपत्तियां यदि कोई हो, का निवल मूल्य।			0.00	
	(v).घटाएं: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार केपटिव बर्थों, यदि कोई हो, के लिए सुविचारित किए जाने वाले 31 मार्च, 2019 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			0.00	
	(vi). जोड़े: कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार कार्यकारी पूंजी	फार्म 4 और टिप्पणी 4 के अनुसार		0.00	
	(क). माल सूची			66.32	
	(ख). विविध देनदार			5335.65	
	(ग). रोकड़			0.00	
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का योग			5401.96	
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]			208339.78	
(6).	क्रम संख्या 5(vii) पर कुल नियोजित पूंजी पर @16% प्रतिलाभ			33334.37	
(7).	31 मार्च, 2019 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]			117938.05	
(8).	वर्ष 2019-20 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के @100% की दर से एआरआई में सूचकांकन अर्थात् 4.26% (8x1.0426)			122962.22	
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			122962.22	
(10).	प्रस्तावित दरमानों पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर राजस्व आकलन, ऊपर क्रम संख्या 9 में आकलित	फार्म 3 और टिप्पणी 5 के अनुसार		122747.18	

अनुलग्नक-II

फार्म 3

प्रस्तावित दरमानों पर राजस्व अनुमान

क्र.सं.		विवरण	मौजूदा प्रशुल्क		मौजूदा प्रशुल्क 1.5.2019 से (संवर्धित)		मौजूदा दरमान में अनुसूची का संदर्भ और क्रमांक संख्या	प्रस्तावित प्रशुल्क		उगाही की यूनिट	प्रस्तावित प्रशुल्क राजस्व आकलन (रु. लाख में)	वर्ष 2018-19 में पत्तन द्वारा अनन्य रूप से प्रहस्तित वास्तविक यातायात		वास्तविक प्रशुल्क राजस्व आकलन (रु.लाख में)		मौजूदा प्रशुल्क से अधिक % वृद्धि
(1)		(2)	(3)		(3)		(4)	(5)		(6)	(7)	(8)		(9) = 5*8		(10) = (5-3)/3
			तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी		तटीय	विदेशी			तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	
			(रु.में)	(डॉलर में)								जीआरटी	जीआरटी			
I		पोत संबंधी प्रभार														
	(क)	पत्तन देयता	10.5175	0.4255	11.5707	0.4681		11.5707	0.4681	दर प्रति जीआरटी		4557271	45352416	527.31	14745.99	0%
	(ख)	पाइलटेज प्रभार								दर प्रति जीआरटी						
	1	30,000 जीआरटी	21.3844	0.8650	23.5258	0.9516		23.5258	0.9516			3883893	22713403	913.72	15013.14	0%
	2	30001- 60000 जीआरटी	6,41,531.25 रु. + 17.085 रु. प्रति 30000 से जीआरटी से अधिक	U.S\$ 25950 +U.S\$ 0.6911 प्रति 30000 से जीआरटी से अधिक	705776 रु. + 8.7959 रु. प्रति 30000 से जीआरटी से अधिक	अ.डा.285 48.66 + अ.डा. 0.7603 प्रति 30000 से जीआरटी से अधिक		705776 रु. + 18.7959 रु. प्रति 30000 से जीआरटी से अधिक	अ.डा. 28548.6 6 + अ.डा. 0.7603 प्रति 30000 से जीआरटी से अधिक			579462	16417482	133.04	10511.82	0%

	3	60000 जीआरटी से अधिक	11,54,081 .25 रु. + 12.7054 रु. प्रति 60000 से जीआरटी से अधिक	अ.डा. 46683.7 5 +अ.डा. 0.6041 प्रति 60000 से जीआरटी से अधिक	1269653. 42 रु. + 13.9777 रु. प्रति 60000 से जीआरटी से अधिक	अ.डा. 51357.1 7 + अ.डा. 0.6647 प्रति 60000 से जीआरटी से अधिक		1269653. 42 रु.+ 13.9777 रु. प्रति 60000 से जीआरटी से अधिक	अ.डा. 51357.1 7 + अ.डा. 0.6647 प्रति 60000 से जीआरटी से अधिक			93916	6221531	17.44	3745.33	0%
	(ग)	विविध पाइलटेज शुल्क														
	1	आवक अथवा जावक पाइलटेज रद्दीकरण शुल्कन (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	12516.84	506.35	13770.29	557.05		13770.29	557.05			7906562	48849293	3.41	30.69	0%
	2	आने वाले पोत को पाइलट करने के लिए पाइलट स्टेशन जाने वाला और पोत के नहीं पहुंचने के कारण वापिस आने वाला पाइलट	20653.01	860.48	22721.23	946.65		22721.23	946.65							0%
	3	पाइलटेज के लिए मूरिंग अथवा स्ट्रीम में पोत के लिए क्रॉफ्ट में छोड़ने वाले अथवा बाहर जाने वाला पोत की बोर्डिंग करने वाला और पोत के तैयार नहीं होने की वजह से वापिस आने वाला पाइलट	20653.01	860.48	22721.23	946.65		22721.23	946.65							0%
	4	पोतों के स्थावनांतरण का	28534.01	1170.94	31391.44	1288.20		31391.44	1288.20							0%

		रद्दीकरण (3 घंटे से कम के नोटिस पर)														
	5	दोगुनी बैंकिंग, आदि के लिए ओटीबी/पाइलट स्टेशन में पोत पर पाइलट द्वारा प्रदत्त सेवाएं	पाइलटेज शुल्क का 25%	पाइलटेज शुल्क का 25%	पाइलटेज शुल्क का 25% s	पाइलटेज शुल्क का 25%		पाइलटेज शुल्क का 25%	पाइलटेज शुल्क का 25%							
	6	उपस्थिति शुल्क यदि पाइलट से अपेक्षा की जाती है कि वह पोत के बर्थिंग अथवा अनबर्थिंग अथवा स्थापनांतरण से इतर अथवा हारबर के अंदर अथवा बाहर जलयान के पाइलटिंग से इतर कार्य के लिए मास्टतर अथवा एजेंट अथवा केपीटी के अधिकृत कर्मचारी के अनुरोध पर जलयान पर जाएं।	2065.71 प्रति घंटा या उसका भाग	83.5645 प्रति घंटा या उसका भाग	2272.57 प्रति घंटा या उसका भाग	91.93 प्रति घंटा या उसका भाग		2272.57 प्रति घंटा या उसका भाग	91.93 प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	7	पोत के बोर्डिंग से आधे घंटा पहले पत्तन लांच में रोका गया पाइलट।	3317.39 प्रति घंटा या उसका भाग	134.199 प्रति घंटा या उसका भाग	3649.6 प्रति घंटा या उसका भाग	147.64 प्रति घंटा या उसका भाग		3649.6 प्रति घंटा या उसका भाग	147.64 प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	8	15 मिनटों से अधिक के लिए प्रवेश अथवा निकास अथवा स्थानांतरित के लिए पाइलट किए जाने वाले पोत के बोर्ड पर पाइलट को रोकना।	10357.84 प्रति घंटा या उसका भाग	419.0065 प्रति घंटा या उसका भाग	11395.09 प्रति घंटा या उसका भाग	460.97 प्रति घंटा या उसका भाग		11395.09 प्रति घंटा या उसका भाग	460.97 प्रति घंटा या उसका भाग							0%

	(घ)	वर्ष किराया प्रभार								दर प्रति जीआरटी प्रति एक घंटा या प्रति भाग						
		(क) 1. सामान्य कार्गो प्रभार	0.11	0.00460	0.13	0.0051		0.1250	0.0051			2159532	25435795	265.07	8761.15	0%
		2. तरल कार्गो वर्ध	0.16	0.00644	0.17	0.0071		0.1700	0.0071			2397739	16052815	150.17	2916.51	0%
		कांडला प्रभाग में नौचालित पोतों, लांचों, टगों, छोटे क्रॉफ्टों, वाजों आदि वर्ध किराया प्रभार की अनुसूची।												0.33	2.95	
	1	बंदर बेसिन के दक्षिण, उत्तर और पश्चिम घाटोंका इस्ते माल करने वाले नौचालन पोत, लांच, टग, छोटे क्रॉफ्ट, आदि, अनुरक्षण जेट्टी, फेरी वर्ध और ओओटी में सर्विस जेट्टी	21.7830	0.8812	23.964	0.9694		23.9644	0.9694							
	2	कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियमावली, 1955 के अधीन लाइसेंसशुदा पोत: घाट वर्ध अथवा कोई वर्ध घाट अथवा जेट्टी (प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	0.0584 (न्यूनतम से अधीन 166.8304 रु.)	0.0024 (न्यूनतम से अधीन अ.डा. 6.7488)	0.0643 (न्यूनतम से अधीन Rs.183.54)	0.0026 (न्यूनतम से अधीन अ.डा. 7.4247)		0.0643 (न्यूनतम से अधीन 83.54 रु.)	0.0026 (न्यूनतम से अधीन अ.डा. 7.4247)							
	3	लैश वाजों के लिए वर्ध किराया / मूरिंग शुल्कत/ प्रवाह देयता (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	27.2086	1.1006	29.933	1.211		29.9333	1.2108							

	4	मच्छली पकड़ने वाले ट्रॉलरों के लिए बर्थ किराया/मूरिंग शुल्क/स्ट्रीतम देयताएं (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)	3.8414	0.1554	4.226	0.171		4.2261	0.1710							
	(ड)	मूरिंग प्रभार	0.0358	0.0014	0.0394	0.0015		0.0394	0.0015	दर प्रति जीआरटी प्रति एक घंटा या प्रति भाग		7906562	48907706	0.00	0.00	0%
	(च)	लंगरगाह प्रभार								दर प्रति 1 घंटा या उसका भाग						
	1	समुद्रगामी अभियांत्रिक रूप से प्रोपेलडक पोतः														
		(क) कांडला ओटीबी	25.1618	1.0179	27.6815	1.1199		27.6815	1.1199					16.30	146.66	0%
		(ख) आंतरिक लंगरगाह (प्रति जीआरटी)	0.0255	0.0010	0.0280	0.0011		0.0280	0.0011							0%
		(ग) समुद्रगामी पोतों से इतर क्रॉफ्ट	13.6096	0.5504	14.9725	0.6055		14.9725	0.6055							0%
	(छ)	स्वदयं अपने लंगरगाहों पर बड़े रहने वाले पोतों के लिए पोतांतरण/लाइट्रेज शुल्क								दर प्रति जीआरटी प्रति 30 दिन या उसका भाग						

	1	मुख्य पोत (अंतरित किए जाने के लिए कार्गो के साथ आने वाले पोत)	3.8415	0.1554	4.2261	0.1710		4.2261	0.1710							0%
	2	छोटे पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)	0.9604	0.0388	1.0566	0.0427		1.0566	0.0427							0%
	(ज)	बीचिंग प्रभार	2.6066	0.1050	2.8677	0.1155		2.8677	0.1155					0.43	3.87	0%
	(झ)	पत्तन पल्लवमान क्राफ्ट प्रयोग प्रभार						11893.86	434.72					7.14	4.53	New service
	(ञ)	पत्तन पल्लवमान क्राफ्ट प्रयोग प्रभार														
	1	क्राफ्ट														
		200 बी.एच.पी.	1818.63	73.57	2000.74	80.94		2000.74	80.94	प्रति घंटा या उसका भाग				51.55	463.97	0%
		201 - 400 बी.एच.पी.	5259.18	212.75	5785.83	234.06		5785.83	234.06							0%
		401 - 1500 बी.एच.पी.	6398.84	258.85	7039.62	284.77		7039.62	284.77							0%
		1501 - 2000 बी.एच.पी.	24981.10	1010.56	27482.73	1111.76		27482.73	1111.76							0%
		2000 बी.एच.पी. से अधिक	(न्यूनतम 26295.9 रु./ डलार 78887.70 क अधीन)	(न्यूनतम 1063.75 रु./ डलार 3191.25 के अधीन)	(न्यूनतम 28929.2 रु./ डलार 86787.60 के अधीन)	(न्यूनतम 1170.28 रु./3510. 825 अ.डा. के अधीन)		(न्यूनतम 28929.2 रु./ 86787.60 अ.डा. के अधीन)	(न्यूनतम 1170.28 रु./3510. 825 अ.डा. के अधीन)							0%
	2	अग्नि शमन क्राफ्ट	96830.44	3917.09	106527.14	4309.35		106527.14	4309.35	8 घंटे के प्रति ब्लाक पर या उसके भाग				0.00	0.00	0%
	3	जल बार्ज 'भीमसेन'	8536.70	345.34	9391.57	379.92		9391.57	379.92	प्रति घंटा या उसका भाग				0.00	0.00	0%

	(ट)	इस्पात पल्लवमान क्राफ्ट के प्रयोग प्रसार							दर प्रति पोत							
	1	पोत की डाकिंग और अन डाकिंग, पहले दिन के किराये से लेकर शुष्क डाकिंग की सफाई सहित														
		i) 30 मीटर तक के क्राफ्ट	122719.80	4963.92	135009.10	5461.01		135009.10	5461.01					18.19	163.67	0%
		ii) 30 से 60 मीटर तक के क्राफ्ट	147114.00	5951.22	161846.16	6547.18		161846.16	6547.18							
		iii) 60 मीटर से अधिक के क्राफ्ट	171634.38	6943.16	188822.03	7638.46		188822.03	7638.46							
	2	शुष्क डाक किराया 2सरे दिन से 8वें दिन तक (दोनों दिन शामिल) प्रति दिन या उसका एक भाग पर														
		i) 30 मीटर तक के क्राफ्ट	43386.12	1755.10	47730.85	1930.86		47730.85	1930.86							
		ii) 30 से 60 मीटर तक के क्राफ्ट	52065.86	2106.22	57279.79	2317.14		57279.79	2317.14							
		iii) 60 मीटर से अधिक के क्राफ्ट	60745.62	2457.36	66828.75	2703.44		66828.75	2703.44							
	3	शुष्क डाक किराया 9वें दिन से 20वें दिन तक (दोनों दिन शामिल) प्रति दिन या उसका एक भाग पर						0.00	0.00							

		i) 30 मीटर तक के क्राफ्ट	65082.56	2632.78	71600.00	2896.43		71600.00	2896.43							
		ii) 30 से 60 मीटर तक के क्राफ्ट	78096.72	3159.26	85917.41	3475.63		85917.41	3475.63							
		iii) 60 मीटर से अधिक के क्राफ्ट	91114.22	3685.86	100238.50	4054.97		100238.50	4054.97							
	4	शुष्क डाक किराया 21वें दिन से या उसका एक भाग पर						0.00	0.00							
		i) 30 मीटर तक के क्राफ्ट	104853.56	4241.66	115353.71	4666.42		115353.71	4666.42							
		ii) 30 से 60 मीटर तक के क्राफ्ट	125824.84	5090.00	138425.08	5599.72		138425.08	5599.72							
		iii) 60 मीटर से अधिक के क्राफ्ट	146794.22	5938.30	161494.35	6532.97		161494.35	6532.97							
								0.00	0.00							
	5	मरम्मत के कील और ब्लाक्सिन ढंग से हटाना और रीफिट करना। इसके अतिरिक्त, विशेष ब्लाक, यदि आवश्यक हो, तो किसी पोत के निर्माण में विशिष्टताओं का निर्धारण किया जाये	6900.06	279.12	7591.04	307.07		7591.04	307.07							
	(ठ)	ओटीबी/लंगरगाह में लाइटरेज देयताएं						0.04	0.0010	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा		0	3800000	0.00	443.43	New service

		(केवल उन पोतों पर लागू जो डीपीटी की बर्थ पर नहीं आते)														
									पोत संबंधी कुल आय					2104.07	56953.71	
II		कार्गो संबंधी प्रभार														
	(क)	घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची														
	(I)	ब्रेक ब्लक और कंटेनर-रहित कार्गो के लिये														
					19.80253 969											
	क	शुष्क कार्गो														
	1	सल्फर सहित उर्वरक और कच्चा माल	20.16	33.60	34.06	56.76		34.06	56.76	एम.टी				0.00	0.00	0%
	2	खाद्यन्न, अनाज, खाद्यन्न, दालें और तिलहन	5.40	9.00	57.11	95.17		57.11	95.17	एम.टी			542317	0.00	516.12	0%
	3	सीमेंट और खंगर	13.50	22.50	104.40	173.99		104.40	173.99	एम.टी				0.00		0%
	4	अयस्क और खनिज (सभी किस्मों में)	10.13	16.88	73.33	122.20		73.33	122.20	एम.टी				0.00	0.00	0%
	5	ग्रेनाइट और मारबल्स	13.50	22.50	57.13	95.22		57.13	95.22	एम.टी						0%
	6	धातुएं (फेरस/गैर-फेरस) (प्लेटें, बच्चात, पिंग आयरन, स्टीलों पाइप, तार रॉड कॉयल, और अन्य स्टील कॉयल)	22.50	37.50	57.52	95.88		57.52	95.88	एम.टी		474114	1253473	272.71	1201.83	0.00%

7	धातु स्क्रैप	27.00	45.00	41.58	69.31		41.58	69.31	एम्.टी				0.00	0.00	0%
8	पशु (छोट्टा)	9.00	15.00	21.78	36.30		21.78	36.30	नग						0%
9	पशु(बड़ा)	18.00	30.00	31.68	52.80		31.68	52.80	नग						0%
10	पशु उत्पाद, अस्थिचूर्ण, खाल और चमड़ा	9.00	15.00	21.78	36.30		21.78	36.30	एम्.टी						0%
11	खल और चारा	9.00	15.00	45.73	76.21		45.73	76.21	एम्.टी				0.00	0.00	0%
12	रद्दी कागज और अखबारी कागज	18.00	30.00	31.68	52.80		31.68	52.80	एम्.टी						0%
13	निर्माण सामग्री और रेत	10.13	16.88	23.02	38.36		23.02	38.36	एम्.टी				0.00		0%
14	कोयला और कोक (फायरवुड सहित)	15.12	25.20	28.51	47.52		28.51	47.52	एम्.टी				0.00	0.00	0%
15	लकड़ी, टिम्बर और बॉस	18.00	30.00	63.49	105.80		63.49	105.80	घन मीटर			2510445	0.00	2656.05	0%
16	पटसन और पटसन उत्पाद तथा काँयर उत्पाद	13.50	22.50	26.73	44.55		26.73	44.55	एम्.टी						0%
17	कॉटन वेस्ट सहित कॉटन	13.50	22.50	26.73	44.55		26.73	44.55	एम्.टी						0%
18	नमक	9.00	15.00	43.02	71.70		43.02	71.70	एम्.टी			18072	0.00	12.96	0.00%
19	चीनी	5.40	9.00	62.10	103.51		62.10	103.51	एम्.टी			622158	0.00	644.00	0%
20	सिंथेटिक रेजिन और बुड पल्प	27.00	45.00	41.58	69.31		41.58	69.31	एम्.टी						0%

21	हथियार, गोला-बारूद, विस्फोटक और रक्षा सामग्रियां	58.50	97.50	76.24	127.06		76.24	127.06	एम.टी						0%
22	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई, आदि सहित शुष्क रसायन	13.50	22.50	26.73	44.55		26.73	44.55	एम.टी						0%
23	यात्री (चढ़ना और उतरना)	144.00	240.00	170.30	283.83		170.30	283.83	प्रति व्यक्ति						0%
24	खाली कंटेनर (20 फीट तक)	86.40	144.00	106.93	178.22		106.93	178.22	नग						0%
25	खाली कंटेनर (20 फीट से अधिक)	129.60	216.00	154.46	257.43		154.46	257.43	नग						0%
26	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट तक)	432.00	720.00	487.14	811.90		487.14	811.90	नग						0%
27	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट से अधिक)	648.00	1080.00	724.77	1207.95		724.77	1207.95	नग						0%
28	परियोजना सामग्री	0.180%	0.300%	0.198%	0.330%		0.198%	0.330%	यथा मूल्य						0%
29	मशीनरी जिसमें मोटर वाहन और ओटो कोम्पोनेंट/ इलैक्ट्रिकल्स सामग्री है।	0.180%	0.300%	0.198%	0.330%		0.198%	0.330%			1870	224757	0.00	1.31	0%
30	फल, नट्स, टेपिओका, कोकोनेट, कोपरा, टेमेरिड के बीज आदि	0.585%	0.975%	0.644%	1.073%		0.644%	1.073%	यथा मूल्य				0.00	0.00	0%

	31	पत्तन से होकर जाने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर घाटशुल्क														
	I	उपस्कर:-														
	1	विमान	45,000	75,000	49506.35	82510.58	प्रत्येक	49506.35	82510.58					0.00	0.00	0%
	2	नौका और लांच	9,000	15,000	9901.27	16502.12	प्रत्येक	9901.27	16502.12					0.00	0.00	0%
	3	एक्काबर, वेटर, मोटर ग्रेडर, डम्पर ट्रक, पाहिए, लोडर, बुल डोजर, पेवर, पावर ट्रांसफार्म, एसेम्बल्लडे यूनिट के रूप में												0.00	0.00	
	(क).	15 एमटी तक भार वाले उपस्कर	18,000	30,000	19802.54	33004.23	प्रत्येक	19802.54	33004.23					0.00	0.00	0%
	(ख).	15 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर और 30 एम तक के भार वाले उपस्कोर	27,000	45,000	29703.81	49506.35	प्रत्येक	29703.81	49506.35					0.00	0.00	0%
	(ग).	30 एमटी से अधिक भार वाले उपस्कर	60,000	1,00,000	66008.47	110014.11	प्रत्येक	66008.47	110014.11					0.00	0.00	0%
	4	रेलवे वैगन और सवारी डिब्बा ।	13,380	22,300	14719.89	24533.15	प्रत्येक	14719.89	24533.15					0.00	0.00	0%
	5	लोकोमोटिव	20,100	33,500	22112.84	36854.73	प्रत्येक	22112.84	36854.73					0.00	0.00	0%
	6	खुली स्थिति में उपस्केर, स्पेकयरपार्टों सहित बिजली और इलैक्ट्रोनिक सामान, औजार और अनुपंगी पुर्जे।	660	1,100	726.09	1210.16	एमटी	726.09	1210.16					0.00	0.00	0%

[illegible]

	क.	तरल (ब्लक में)														
	1	पीओएल और उत्पाद														
	क)	कच्चा तेल एसपीएम पर प्रहस्ति किया जायेगा	18.00	18.00	19.80	19.80		19.80	19.80	एम.टी						0%
	ख)	पीओएल उत्पाद	50.00	50.00	55.01	55.01		55.01	55.01	एम.टी		2274828	2421472	1251.38	1332.05	0%
	ग)	एलपीजी	75.00	125.00	82.51	137.52		82.51	137.52	घन मीटर				0.00	0.00	0%
	घ)	कच्चा तेल, तेल जेटियों पर प्रहस्तन किया जायेगा	26.23	26.23	28.29	28.29		28.29	28.29			0			0.00	New service approved by TAMP vide Order dt. 8.06.2018
	2	खाद्य तेल-कच्चाप और रिफाईंड	30.00	50.00	33.00	55.01		33.00	55.01	एम.टी		4000	4808684	1.32	2645.26	0%
	3	गैर जोखिमपूर्ण रसायन	30.00	50.00	33.00	55.01		33.00	55.01	एम.टी			45200	0.00	24.86	0%
	4	जोखिमपूर्ण रसायन	30.00	50.00	33.00	55.01		33.00	55.01	एम.टी		31697	4865819	10.46	2676.69	0%
	ख.	शुष्क कार्गो														
	1	सल्फर सहित उर्वरक और कच्चा माल	20.16	33.60	36.76	61.26		36.76	61.26	एम.टी			2496077	0.00	1529.10	0%
	2	खाद्यान्न, अनाज, खाद्यान्न, दालें और तिलहन	9.00	15.00	34.21	57.03		34.21	57.03	एम.टी			58820	0.00	33.55	0%
	3	सीमेंट और खंगर	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	एम.टी						0%
	4	अयस्क और खनिज (सभी किस्मों में)	10.13	16.88	24.44	40.73		24.44	40.73	एम.टी		552541	1631075	135.04	664.34	0%

	5	ग्रेनाइट और मारबल्स	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	एम.टी						0%
	6	धातुएं (फेरस/गैर-फेरस) (प्लेटें, ब्रिक्कान, पिग आयरन, स्टील पाइप, तार रॉड कॉयल, और अन्य स्टील कॉयल)	22.50	37.50	24.75	41.26		24.75	41.26	एम.टी		1817	144346	0.45	59.56	0%
	7	धातु स्क्रैप	27.00	45.00	56.79	94.65		56.79	94.65	एम.टी			503536	0.00	476.60	0%
	8	पशु (छोटा)	9.00	15.00	9.90	16.50		9.90	16.50	नग						0%
	9	पशु (बड़ा)	18.00	30.00	19.80	33.00		19.80	33.00	नग						0%
	10	पशु उत्पाद, अस्थिचूर्ण, खाल और चमड़ा	9.00	15.00	9.90	16.50		9.90	16.50	एम.टी						0%
	11	खल और चारा	9.00	15.00	26.84	44.74		26.84	44.74	एम.टी			1682847	0.00	752.91	0%
	12	रद्दी कागज और अखबारी कागज	18.00	30.00	19.80	33.00		19.80	33.00	एम.टी						0%
	13	निर्माण सामग्री और रेत	10.13	16.88	11.14	18.56		11.14	18.56	एम.टी				0.00	0.00	0.00%
	14	कोयला और कोक (फायरवुड सहित)	15.12	25.20	23.90	39.84		23.90	39.84	एम.टी			13871085	0.00	5526.24	0%
	15	लकड़ी, टिम्बर और बॉस	18.00	30.00	19.80	33.00		19.80	33.00	घन मीटर						0%
	16	पटसन और पटसन उत्पाद तथा कॉयर उत्पाद	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	एम.टी						0%
	17	कॉटन वेस्ट सहित कॉटन	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	एम.टी						0%
	18	नमक	9.00	15.00	19.98	33.30		19.98	33.30	एम.टी		410987	6069096	82.12	2021.01	0.00%
	19	चीनी	9.00	15.00	26.75	44.59		26.75	44.59	एम.टी			207797	0.00	92.66	0%

	20	सिंथेटिक रेजिन और बुड पल्प	27.00	45.00	29.70	49.51		29.70	49.51	एम.टी						0%
	21	हथियार, गोला- बारूद, विस्फोटक और रक्षा सामग्रियां	58.50	97.50	64.36	107.26		64.36	107.26	एम.टी						0%
	22	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई, आदि सहित शुष्क रसायन	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	एम.टी						0%
	23	फल, नट्स, टैपिओका, कोकोनेट, कोपरा, टेमेरिड के बीज आदि	0.585%	0.975%	0.644%	1.073%		0.644%	1.073%	यथा मूल्य				0.00	0.00	0%
	24	एग्रीगेट्स एंड चिप्स						16.98	28.32				246900	0.00	69.92	नई वस्तु पूर्व में विविध में शामिल
	25	अन्य सभी अविनिर्दिष्ट सामान	31.50	52.50	43.45	72.42		43.45	72.42	एम.टी		46747	1208234	20.31	875.00	0%
	ग															
	1	पैकिंग सामग्री, जलयानों के डनेज, जलयानों की फिटिंग्स, जंतुओं के साथ खाद्यान्न और कार्गो रूप में अविनिहित	निशुल्क					निशुल्क								
	2	डाक सामग्री, राजनयिक डाक, बोनाफाइड कू का बैग और उनके व्यक्तिगत सामान, कार्मिक	निशुल्क					निशुल्क								

		बैगेज और ड्यूटी पर जाने वाले मिलिट्री कार्मिक के साथ मिलिट्री उपस्करन ।												
	3	तस्काररोधी गतिविधियों में लगे केंद्रीय और राज्य सरकार के लांचों के लिए बंकर, विविध पैकिंग सामग्री, जलयानों, के डनेज, जलयानों की फिटिंग्स, जंतुओं के साथ खाद्यान्न और कार्गो रूप में अविनिहित	निशुल्क		निशुल्क									
	4	जलयानों की रसद सहित संबद्ध जलयान के भंडार	950 रु. प्रति शिपिंग बिल	1045.13 रु. प्रति शिपिंग बिल		1045.13 रु. प्रति शिपिंग बिल								0%
	5	जलयान बंकर	सामान्य घाट की 50%	सामान्य घाट की 50%		सामान्य घाट की 50%								
	(ग)	विलंब शुल्क प्रभार - निःशुल्क अवधि												
	1	सामान्य कार्गो												
		आयात	5 दिन	5 दिन		5 दिन								
		निर्यात	15 दिन	15 दिन		15 दिन								
	2	टिम्बर लट्टे												
		आयात	8 दिन	8 दिन		8 दिन								
		निर्यात	--	--		--								
	3	कंटेरनों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गो												
		आयात	--	--		--								

		निर्यात	15 दिन		15 दिन			15 दिन								
	4	किसी कारण से वापस लिया जाने वाला निर्यात कार्गो														
		आयात	--		--			--								
		निर्यात	15 दिन		15 दिन			15 दिन								
	5	जोखिमपूर्ण सामान														
		आयात	3 दिन		3 दिन			3 दिन								
		निर्यात	3 दिन		3 दिन			3 दिन								
	(घ)	विलंब शुल्क प्रभार							प्रति एम.टी या उसका भाग प्रति दिन या उसका भाग							
	(क)	कवर्ड क्षेत्र														
	1	पहला सप्ताह	3.75		4.13			4.13						86.87	781.86	0%
	2	दूसरा सप्ताह	5.63		6.19			6.19								0%
	3	तीसरा सप्ताह	7.50		8.25			8.25								0%
	4	चौथा सप्ताह	15.00		16.50			16.50								0%
	5	पांचवा सप्ताह	30.00		33.00			33.00								0%
	6	छठा सप्ताह	60.00		66.01			66.01								0%
	7	सातवां सप्ताह और अधिक	120.00		132.02			132.02								0%
		खुला क्षेत्र														
	1	पहला सप्ताह	1.88		2.06			2.06								0%
	2	दूसरा सप्ताह	2.85		3.14			3.14								0%

	3	तीसरा सप्ताह	3.75		4.13			4.13							0%
	4	चौथा सप्ताह	7.50		8.25			8.25							0%
	5	पांचवा सप्ताह	15.00		16.50			16.50							0%
	6	छठा सप्ताह	30.00		33.00			33.00							0%
	7	सातवां सप्ताह और अधिक	60.00		66.01			66.01							0%
	(ख)	मोटर वाहन अथवा कोई अन्य उपस्कर पर विलंब शुल्क प्रभार													
		आयात कार्गो													
		(i). पहले 7 दिन के लिए	18.50		20.35			20.35							0%
		(ii). अगले 10 दिन के लिए	37.00		40.71			40.71							0%
		(iii). अगले 13 दिन के लिए	55.50		61.06			61.06							0%
		(iv). तत्पश्चात	112.50		123.77			123.77							0%
		निर्यात कार्गो और पोतांतरण कार्गो													
		(i). पहले 7 दिन	18.50		20.35			20.35							0%
		(ii). अगले 3 दिन	37.00		40.71			40.71							0%
		(iii). तत्पश्चात	112.50		123.77			123.77							0%
	(ङ)	विराम समय प्रभार							दर प्रति कंटेनर प्रति दिन या उसका भाग						

		20' कंटेनर तक														
		प्रथम 7 दिन	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क	निशुल्क		निशुल्क	निशुल्क							
		08 से 15 दिन	24.72	0.60	27.20	0.66		27.20	0.66					0.00	0.00	0%
		16 से 30 दिन	49.44	1.20	54.39	1.32		54.39	1.32							0%
		31 से 45 दिन	74.16	1.80	81.59	1.98		81.59	1.98							0%
		45 दिनों से अधिक	148.32	3.60	163.17	3.96		163.17	3.96							0%
		20' से अधिक परंतु 40' कंटेनर तक														
		प्रथम 7 दिन			निशुल्क	निशुल्क										
		08 से 15 दिन	49.44	1.20	54.39	1.32		54.39	1.32							0%
		16 से 30 दिन	98.88	2.40	108.78	2.64		108.78	2.64							0%
		31 से 45 दिन	148.32	3.60	163.17	3.96		163.17	3.96							0%
		45 दिनों से अधिक	296.64	7.20	326.35	7.92		326.35	7.92							0%
		40' कंटेनर से अधिक														
		प्रथम 7 दिन			निशुल्क	निशुल्क										
		08 से 15 दिन	74.16	1.80	81.59	1.98		81.59	1.98							0%
		16 से 30 दिन	148.32	3.60	163.17	3.96		163.17	3.96							0%
		31 से 45 दिन	222.48	5.40	244.76	5.94		244.76	5.94							0%
		45 दिनों से अधिक	444.96	10.80	489.52	11.88		489.52	11.88							0%
	(ब)	प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार								दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटा या उसका एक भाग						

		20' कंटेनर तक	169.95	4.13	186.97	4.54		186.97	4.54							0%
		20' से अधिक परंतु 40' कंटेनर तक	254.93	6.19	280.45	6.81		280.45	6.81							0%
		40' कंटेनर से तक	339.90	8.25	373.94	9.08		373.94	9.08							0%
	(छ)	लाइसेंस (सामान्य कार्गो पर भंडारण शुल्क)	दर (रु. में)							दर प्रति 10 वर्ग मीटर या उसका भाग						
	1	खुले स्थान के लिए:														
		कच्चा प्लॉट (बिना सीमेंट/बिना बस्फालटेड)														आकृषण की अवधि प्राधिकरण द्वारा 19.03.20 18 के आदेश से अनुमोदित
		2 माह तक	84.00		92.41			92.41						475.53	4279.75	0%
		2 माह से अधिक 3 माह तक	168.00		184.82			184.82								0%
		3 माह से अधिक 6 माह तक	210.00		231.03			231.03								0%
		6 माह से अधिक	252.00		277.24			277.24								0%
		पक्का प्लॉट (सीमेंट वाले बस्फालटेड)														
		2 माह तक	144.00		158.42			158.42								0%
		2 माह से अधिक 3 माह तक	288.00		316.84			316.84								0%

		3 माह से अधिक 6 माह तक	360.00	396.05		396.05								0%
		6 माह से अधिक	432.00	475.26		475.26								0%
		घानी और उत्थित कुर्सी क्षेत्र												
		2 माह तक	168.00	184.82		184.82								0%
		2 माह से अधिक 3 माह तक	336.00	369.65		369.65								0%
		3 माह से अधिक 6 माह तक	420.00	462.06		462.06								0%
		6 माह से अधिक	504.00	554.47		554.47								0%
	2	आच्छादित स्थाकन के लिए												
		2 माह तक	279.00	306.94		306.94						48.55	436.99	0%
		2 माह से अधिक 3 माह तक	558.00	613.88		613.88								0%
		3 माह से अधिक 6 माह तक	697.50	767.35		767.35								0%
		6 माह से अधिक	837.00	920.82		920.82								0%
	(ज)	कार्गो प्रहस्तपन उपकरणों जैसे एचएमसी क्रेन, ग्रैब, फोर्कलिफ्ट, पे-लोडर्स, ट्रेलर, लूज गेयर, एचएमसी क्रेन, ग्रैब, क्रेन आदि के पार्किंग प्रभार												
	क	मासिक प्रभार												
	1	आच्छादित क्षेत्र	83.70	92.08		92.08	दर प्रति							0%

	2	खुला क्षेत्र	43.20		47.53			47.53	वर्ग मीटर या उसका भाग प्रति माह या उसका एक भाग						0%
	ख	साप्ताहिक प्रभार													
	1	आच्छादित क्षेत्र						23.02	दर प्रति						-
	2	खुला क्षेत्र						11.88	वर्ग मीटर या उसका भाग प्रति सप्ता या उसका एक भाग						-
	(झ)	कार्यालय स्थाल के लिए प्रभार (पत्तन क्षेत्र के भीतर)	90.00		99.01			99.01	प्रति वर्ग मीटर या उसका एक भाग						0%
	(ब)	पत्तन से गुजरने वाले रेल बाउंड/रेल बार्न कार्गो पर विशेष पत्तन सेवा प्रभार	5.00		5.50			5.50	प्रति टन या उसका एक भाग				12.98	116.80	0.00%
	(ट)	कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्टों, आदि के लिए किराया प्रभारों हेतु अनुसूची													
	1	3 टन तक की क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	312.48 (न्यूनतम के अधीन 624.96)	520.80 (न्यूनतम के अधीन 1041.60)	343.77 (न्यूनतम के अधीन 687.54)	572.95 (न्यूनतम के अधीन 1145.91)		343.77 (न्यूनतम के अधीन 687.54)	572.95 (न्यूनतम के अधीन 1145.91)				0.00	0.00	0%

	2	3 टन से अधिक 5 टन तक क्षमता के कोर्कलिफ्ट ट्रक	347.08 (न्यूनतम के अधीन 694.16)	578.46 (न्यूनतम के अधीन 1156.92)	381.84 (न्यूनतम के अधीन 763.67)	636.39 (न्यूनतम के अधीन 1272.78)		381.84 (न्यूनतम के अधीन 763.67)	636.39 (न्यूनतम के अधीन 1272.78)							0%
	3	पे लोडर (फ्रंट एंड लोडर)	392.83 (न्यूनतम के अधीन 785.66)	654.72 (न्यूनतम के अधीन 1309.44)	432.17 (न्यूनतम के अधीन 864.34)	720.28 (न्यूनतम के अधीन 1440.57)		432.17 (न्यूनतम के अधीन 864.34)	720.28 (न्यूनतम के अधीन 1440.57)							0%
	4	ट्रेक्टर (10 टन तक क्षमता)	310.25 (न्यूनतम के अधीन 620.50)	517.08 (न्यूनतम के अधीन 1034.16)	341.32(न्यूनतम के अधीन 682.64)	568.86 (न्यूनतम के अधीन 1137.72)		341.32(न्यूनतम के अधीन 682.64)	568.86 (न्यूनतम के अधीन 1137.72)							0%
	(ठ)	भारतोलन प्रभार														
	1	ट्रकों एवं अन्य छोटे वाहनों द्वारा धर्मकाटे के प्रयोग के लिए	37.50		41.26			41.26		प्रति वाहन				40.48	364.31	0%
	2	ट्रेलरों और अन्य बड़े वाहनों द्वारा धर्मकाटे के प्रयोग	75.00		82.51			82.51		प्रति वाहन						0%
	3	केवल भार किराये पर लेने के लिए	18.00		19.80			19.80		सेट के लिए प्रति दिन और उसका भाग						0%
	4	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	90.00		99.01			99.01		प्रति प्रेषित माल						0%
	5	रेल वैगनों में कार्गो लदान के इन-मोशन धर्म-काटे का प्रयोग														नई सेवा
		(i) लदा वैगन						110.00		प्रति वगन		22164		24.38		
		(ii) खाली वैगन						55.00				22164		12.19		

	(इ)	मोबाइल के लिए प्रयोग प्रभार														
		हार्बर क्रेन 60 टन														
		क्षमता														
	(I)	शुष्क बल्क कार्गो के लिए														
		दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में) (दर प्रति टन (रु. में)														
		7000-7999	14.71	24.51	16.19	26.97		16.19	26.97					120.89	1087.99	0%
		8000-8999	15.58	25.95	17.13	28.55		17.13	28.55							0%
		9000-9999	16.44	27.40	18.08	30.14		18.08	30.14							0%
		10000	17.30	28.84	19.03	31.73		19.03	31.73							0%
		10001-11000	18.16	30.28	19.98	33.31		19.98	33.31							0%
		11001- 12000	19.04	31.73	20.94	34.90		20.94	34.90							0%
		12001-13000	19.90	33.16	21.89	36.48		21.89	36.48							0%
	(II)	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए														
	1	इस्तात और बोरा बंद कार्गो														
		दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में) (अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)														
		3000-3999	41.10	68.50	45.22	75.36		45.22	75.36							0%
		4000	43.26	72.10	47.59	79.32		47.59	79.32							0%
		4001-5000	45.43	75.70	49.97	83.28		49.97	83.28							0%

	2	टिम्बर लॉगों सहित अन्य ग्रेक बल्क कार्गो के लिए														
		दैनिक औसत क्रेन निष्पादन (मीट्रिक टन में) (अधिकतम दर प्रति टन (रु. में))														
		1500-2499	65.64	109.40	72.21	120.36		72.21	120.36							0%
		2500	69.10	115.16	76.02	126.69		76.02	126.69							0%
		2501-3500	72.55	120.93	79.82	133.03		79.82	133.03							0%
	(इ)	120 टन क्षमता की हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रयोग														
	(I)	कतरन कबाड के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		7996 तक			58.08	96.78				एमटी						
		7997			61.13	101.87				एमटी						
		7998-8997			64.19	106.97				एमटी						
		8998-9997			67.24	112.07				एमटी						
	(II)	परियोजना कार्गो के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		4199 तक			115.29	192.15				एमटी						

		4200			121.35	202.26				एमटी						
		4201-5200			127.42	212.38				एमटी						
		5201-6200			133.49	222.48				एमटी						
	(iii)	अन्य बल्क कार्यों के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		13506 तक			35.84	59.75				एमटी						
		13507			37.73	62.90				एमटी						
		13508-14507			39.62	66.04				एमटी						
		14508-15507			41.51	69.19				एमटी						
	(iv)	अन्य ब्रेक बल्क कार्यों के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		6400 तक			75.65	126.09				एमटी						
		6401			79.64	132.72				एमटी						
		6402-7401			83.62	139.35				एमटी						
		7402-8402			87.60	145.99				एमटी						
	(v)	भारी पिचलने के लिए स्क्रैप (एचएमसी)														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		4031 तक			115.16	191.94				एमटी						

		4032			121.23	202.04				एमटी						
		4033-5032			127.29	212.16				एमटी						
		5033-6032			133.35	222.25				एमटी						
	(vi)	ताप कोयले के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		14497 तक			54.75	54.75				एमटी						
		14498			57.63	57.63				एमटी						
		14499-15498			60.51	60.51				एमटी						
		15499-16498			63.39	63.39				एमटी						
	(vii)	(क) नमक के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		15505 तक			31.23	52.04				एमटी						
		15506			32.87	54.78				एमटी						
		15507-16506			34.51	57.53				एमटी						
		16507-17506			36.15	60.25				एमटी						
		(ख) लौह ब्रयस्क के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		15505 तक			51.20	51.20				एमटी						
		15506			53.90	53.90				एमटी						
		15507-16506			56.58	56.58				एमटी						
		16507-17506			59.28	59.28				एमटी						

	(viii)	खाद्यान्न, पेट कोक, मेट कोक के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		9004 तक			53.77	89.63				एमटी						
		9005			56.60	94.33				एमटी						
		9006-10005			59.43	99.05				एमटी						
		10006-11005			62.26	103.78				एमटी						
	(ix)	स्टील कायर्सों के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)+सी455														
		10314 तक			46.94	78.23				एमटी						
		10315			49.41	82.36				एमटी						
		10316-11315			51.87	86.48				एमटी						
		11316-12315			54.35	90.59				एमटी						
	(x)	जिप्सम, एमओपी, उर्वरक (डीएपी+ यूनिया) के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		12498 तक			38.74	64.56				एमटी						
		12499			40.78	67.96				एमटी						
		12500-13499			42.81	71.36				एमटी						
		13500-14599			44.86	74.77				एमटी						

	(xi)	लकड़ी के लट्टों के लिए														
		औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)														
		3174 तक			151.29	252.13				एमटी						
		3175			159.24	265.40				एमटी						
		3176-4175			167.21	278.69				एमटी						
		4176-5175			175.17	291.95				एमटी						
	(ण)	120 टन क्षमता की हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रयोग प्रभार														
	(i)	कतरन कबाड़ के लिए						67.24	112.07		0.00	0.00				
	(ii)	परियोजना कार्यों के लिए						133.49	222.48		0.00	0.00				
	(iii)	अन्य बल्क कार्यों और पेट कोक के लिए						41.51	69.19		0.00	0.00				
	(iv)	अन्य ग्रेक बल्क कार्यों के लिए						87.60	145.99		0.00	0.00				
	(v)	भारी पिचलने के लिए स्कूप (एचएमसी)						133.35	222.25		0.00	0.00				
	(vi)	कोयले के लिए						63.39	63.39		0.00	0.00				
	(vii)	(क) नमक के लिए						36.15	60.25		0.00	0.00				
		(ख) लौह अयस्क के लिए						59.28	59.28		0.00	0.00				
	(viii)	खाद्यान्न, मेट कोक के लिए						62.26	103.78		0.00	0.00				

[illegible]

		प्रभारों												
	1	4000 टन क्षमता के गंदे बलास्ट टैंकों के प्रयोग के लिए	23250.00	25578.28		25578.28	8 घंटे की प्रति पाली या उसका भाग							0%
	2 (i)	पुराने कांडला में गंदे बलास्ट टैंक से पीओएल उत्पादों का एचपीसीएल टर्मिनल खेरिरोहर और विलोमत: डीपीटी के 12 पाइपलाइन के माध्यम से।	8293.50	9124.02		9124.02	8 घंटे की प्रति पाली या उसका भाग							0%
	(ii)	(i) 12" पाइप से जुड़े डीजल परिचालित पम्प (600 एचपी)	876.00	963.72		963.72	प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	(iii)	(ii) इलैक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 12" पाइपलाइन के	507.00	557.77		557.77	प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	(iv)	(iii) इलैक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 16/2" पाइपलाइन के साथ	505.50	556.12		556.12	प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	3	मै.आईओसी फोर शोर टर्मिनल से पीओएल उत्पादों का खारीरोहर में तेल कंपिनयों और विलोमत: स्थानांतरण, दीनदयाल पत्तन न्यास पाइपलाइनों के माध्यम से।	16117.50	17731.52		17731.52	8 घंटे की प्रति पाली या उसका भाग							0%

III		विविध प्रभार														
	(क)	ताजा जल प्रभार	78.34	3.17	86.18	3.49		86.18	3.49	दर प्रति किलोलीटर या उसका भाग				2.21	19.91	0%
			(न्यूनतम 100 कि.ग्रा. के प्रभार के अधीन)													
	(ख)	प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाण पत्र और संख्यिकी विवरण जारी करने के प्रभार														
	1	स्थाई प्रवेश परमिट और टोकन जारी करने के प्रभार	112.50		123.77			123.77						4.47	40.27	0%
	2	यातायात और मैरीन विभाग द्वारा प्रमाण पत्र और संख्यिकी विवरण जारी करने के प्रभार	75.00		82.51			82.51								0%
	(ग)	मोटरियों में बाहन चलाने के प्रभार														
	1	टैक्सियां														
		i) दर प्रति दिन	11.25		12.38			12.38						3.47	31.27	0%
		ii) दर प्रति माह	112.50		123.77			123.77								0%
		iii) दर प्रति वर्ष	375.00		412.55			412.55								0%
	2	ऑटो रिक्शा														
		i) दर प्रति दिन	9.00		9.90			9.90								0%
		ii) दर प्रति माह	45.00		49.51			49.51								0%
		iii) दर प्रति वर्ष	150.00		165.02			165.02								0%

	3	छकड़े														
		i) दर प्रति दिन	2.25		2.48			2.48								0%
		ii) दर प्रति माह	22.50		24.75			24.75								0%
		iii) दर प्रति वर्ष	67.50		74.26			74.26								0%
	4	मोबाइल कार्गो प्रहस्तन उपस्कर (मोबाइल क्रेन, फोर्क लिफ्ट, एफईएल आदि)														
		i) दर प्रति दिन	30.00		33.00			33.00								0%
		ii) दर प्रति माह	750.00		825.11			825.11								0%
		iii) दर प्रति वर्ष	---													
	(घ) (i)	इलेक्ट्रिक घाट क्रेनों के किराये के लिए प्रभार जलयानों/बाजों को ओर/से इतर कार्गो के प्रहस्तन के लिए	720.00	1200.00	792.10	1320.17		792.10	1320.17							0%
	(ङ)	खतरनाक अपशिष्ट/ अवपंक को हटाना						790.00		दर प्रति एम.टी.		0	4374		34.55	
									कुल कार्गो व विविध आय					2607.18	32660.33	
III		तुना पत्तन के लिए दरें (डीपीटी की बार्ज जेटी)														मार्च 2018 में प्रयोग पहले ही प्राधिकरण को भेजा जा चुका है

	क	अनुसूची I: पत्तन देयता														
	1	10 जीआरटी एवं अधिक के पोत (मछली पकड़ने वाली नावों के अतिरिक्त)	10.5175	0.4255	1.3687	0.0978		1.5057	0.1032	दर प्रति जीआरटी या उसका भाग		0.00	58413	0.00	4.19	
	2	10 जीआरटी एवं अधिक के नौचालन पोत (मछली पकड़ने वाली नावों के अतिरिक्त)			1.1732	0.0587		1.2906	0.0619	दर प्रति जीआरटी या उसका भाग		0.00	0.00	0.00	0.00	
	ख	अनुसूची II - बर्थ किराया प्रभार														
	1	10 जीआरटी तक पोत	0.225	0.0092	0.0391	0.0025		0.0430	0.0026	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका भाग		0.00	58413	0.00	17.81	
	ग	अनुसूची III - बीचिंग प्रभार														
	1	बीचिंग प्रभार	2.61	0.11	0.3911	0.0196		0.4302	0.0206	प्रति एनआरटी प्रति माह या उसका भाग		0.00	0.00	0.00	0.00	
		लंगरगाह प्रभार														
		समुद्र में जाने वाले यंत्रिक चलित पोत														
		(क) कांडला ओटीबी														
		(ख) भीतर लंगरगाह	0.0255	0.0010	0.0255	0.0010		0.0281	0.0011			0.00	58413	0.00	10.28	

		(प्रति जीआरटी)														
	घ	अनुसूची IV घाटशुल्क प्रभार														
	क.	तरल कार्गो														
	1	कच्चे तेल से इतर बल्क में पीओएल उत्पाद	50.00	50.00	50.00	50.00		55.01	55.01	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	2	बंकरों सहित अन्य तरल कार्गो	30.00	50.00	30.00	50.00		33.00	55.01	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	ख.	शुष्क कार्गो														
	1	उर्वरक और कच्चा माल, सल्फर सहित	20.16	33.60	20.16	33.60		22.18	53.47	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	2	खाद्यान्न, अनाज, दालें एवं तिहलन	-	-	-	-				प्रति एम.टी.						
		(I). बल्क	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00			0.00	0.00	0.00	0.00	
		(II) ब्रेक बल्क	5.40	9.00	5.40	9.00		5.94	26.40			0.00	0.00	0.00	0.00	
	3	सीमेंट एवं क्लिंकर	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	4	अयस्क और खनिज (सभी रूपों में)	10.13	16.88	10.13	16.88		11.14	35.07	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	5	ग्रेनाइट तथा मारबल्स	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	6	धातु (फेरस/नॉनफेरस तथा धातु स्क्रैप, पाइपलाइनों, प्लेटों, कच्चे लौहे, काँयल शीटों और कोक सहित)	22.50	37.50	22.50	37.50		24.75	57.76	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	

7	पशु, मुर्गा, भेड़ और बकरियों सहित	9.00	15.00	3.91	6.52		4.30	23.67	प्रत्येक		0	5508	0.00	1.30	
8	पशु (उपर्युक्त के अलावा)	18.00	30.00	9.39	15.64		10.33	33.71	प्रत्येक		0.00	0.00	0.00	0.00	
9	पशु उत्पाद बोन मील, हड्डियां और चमड़ा	9.00	15.00	5.87	9.78		6.45	27.26	प्रति एम.टी.		0	315	0.00	0.09	
10	खल और चारा	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
11	रद्दी पेपर तथा न्यूजप्रिंट	18.00	30.00	18.00	30.00		19.80	49.51	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
12	निर्माण सामग्री तथा रेत	10.13	16.88	10.13	16.88		11.14	35.07	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
13	कोयला तथा कोक (जलावन सहित)	15.12	25.20	15.12	25.20		16.63	44.23	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
14	काष्ठ टिम्बर तथा बांस	18.00	30.00	18.00	30.00		19.80	49.51	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
15	पटसन तथा पटसन उत्पाद और काँयर उत्पाद	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
16	रूई, अपशिष्ट रूई सहित	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
17	नमक	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
18	चीनी	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
19	ऐस्बेस्टस	-	-	-	-										
20	सिंथेटिक रैजिन और बुड पल्प	27.00	45.00	27.00	45.00		29.70	66.01	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00	
21	हथिया, गोला-	58.50	97.50	58.50	97.50		64.36	123.77	प्रति		0.00	0.00	0.00	0.00	

		बारूद, विस्फोटक तथा रक्षा भंडार								एम.टी.							
	22	सोडा एश, एचडीपीई आदि सहित शुष्क रसायन	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00		
	23	अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	31.50	52.50	31.50	52.50		34.65	74.26	प्रति एम.टी.		0.00	0.00	0.00	0.00		
	इ	सामान्य कार्गो का भंडारण शुल्क															
		खुले स्थान के लिए															
	1	कच्चा प्लाट (सीमेंट/ डामर रहित)	252.00							दर प्रति 10 वर्ग मीटर या उसका प्रति माह या उसका भाग							
		0 - 60 दिन			23.34			28.25				0.00		0.00			
		61 - 90 दिन			46.68			56.50				0.00		0.00			
		91 - 180 दिन			58.35			70.63				0.00		0.00			
		180 दिन से अधिक			70.03			77.04				0.00		0.00			
		पक्का प्लाट (सीमेंट / डामर सहित)															
		0 - 60 दिन			144.00			158.42				0.00		0.00			
		61 - 90 दिन			288.00			316.84				0.00		0.00			
		91 - 180 दिन			360.00			396.05				0.00		0.00			
		180 दिन से अधिक			432.00			475.26				0.00		0.00			
		बिनस और ऊंची कुर्सी															
		0 - 60 दिन			168.00			184.82				0.00		0.00			
		61 - 90 दिन			336.00			369.65				0.00		0.00			
		91 - 180 दिन			420.00			462.06				0.00		0.00			
		180 दिन से अधिक			504.00			554.47				0.00		0.00			

	2	आवरित स्थान के लिए														
		0 - 60 दिन			279.00			306.94				0.00		0.00		
		61 - 90 दिन			558.00			613.88				0.00		0.00		
		91 - 180 दिन			697.50			767.35				0.00		0.00		
		180 दिन से अधिक			837.00			920.82				0.00		0.00		
	3	टिम्बर का ऑन बोर्ड भंडारण			1.96			2.16	दर प्रति 10 वर्ग मीटर या उसका भाग दिन या उसका भाग			0.00		0.00		
	च	अनुसूची VI - ट्रौली किराया प्रभार			19.55			21.51	दर प्रति दिन या उसका भाग			0.00		0.00		
									कुल तूना आय					0.00	33.66	
IV		प्रस्तावित वादिनार प्रभार														
I		पोत संबंधी प्रभार														
	(क)	पत्तन देयता	2.1625	0.0875	2.3791	0.0963		2.38	0.096	दर प्रति जीआरटी		5708115	31017751	135.80	2073.97	0%
	(ख)	पाइलटेज प्रभार								दर प्रति जीआरटी						
	1	30000 जीआरटी	12.4414	0.5033	13.6873	0.5536		13.69	0.554			2136073	1180185	292.37	453.85	0%
	2	30001- 60000 जीआरटी	3,82,421 रु. + 10.1707 रु. प्रति 30000 जीआरटी से	15,468.75 अमरीकी डालर+ 0.4113	4,20,717.05 रु. + 11.189 रु. प्रति 30000 जीआरटी से	17017.82 अ.डा. + अ.डा. 0.4525		4,20,717.05 रु. + 11.189 रु. प्रति 30000 जीआरटी से	17017.82 अ.डा. + 0.4525 अ.डा. प्रति			2823213	5721128	365.36	2063.76	0%

			अधिक	अमरीकी डालर प्रति 30000 जीआरटी से अधिक	अधिक	प्रति 30000 जीआरटी से अधिक		अधिक	30000 जीआरटी से अधिक							
	3	60000 जीआरटी से अधिक	6,87,544 रु. + 8.948 रु. प्रति जीआरटी से 60000 जीआरटी	27,806.25 अ.डा. + 0.3620 अ.डा. प्रति जीआरटी से 60000 जीआरटी	7,56,395.40 रु. + 9.8440 रु. प्रति जीआरटी से 60000 जीआरटी	30590.80 अ.डा. + 0.3982 अ.डा. प्रति जीआरटी से 60000 जीआरटी		7,56,395.40 रु.+ 9.8440 रु. प्रति जीआरटी से 60000 जीआरटी	30590.80 अ.डा. + 0.3982 अ.डा. प्रति जीआरटी से 60000 जीआरटी			748829	24116438	85.32	7614.92	0%
	(ग)	विविध पाइलटेज शुल्क														
	1	आवक अथवा जावक पाइलटेज रद्दीकरण शुल्क (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	8254.35	333.91	9080.95	367.35		9080.95	367.353			5708115	31017751	40.71	366.37	0%
	2	आने वाले पोत को पाइलट करने के लिए पाइलट स्टेशन जाने वाला और पोत के नहीं पहुंचने के कारण वापिस आने वाला पाइलट	13619.82	550.96	14983.73	606.14		14983.73	606.138							0%
	3	पाइलटेज के लिए मूरिंग अथवा स्ट्रीम में पोत के लिए क्रॉफ्ट में छोड़ने वाले अथवा बाहर जाने वाला पोत की बोर्डिंग करने वाला और पोत	13619.82	550.96	14983.73	606.14		14983.73	606.138							0%

		के तैयार नहीं होने की वजह से वापिस आने वाला पाइलट														
	4	पोतों के स्थानांतरण का रद्दीकरण (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	18817.02	772.19	20701.38	849.51		20701.38	849.514							0%
	5	दोगुनी बैकिंग, आदि के लिए ओटीबी/पाइलट स्टेशन में पोत पर पाइलट द्वारा प्रदत्त सेवाएं	पाइलट शुल्क का 25%					पाइलट शुल्क का 25%								0%
	6	उपस्थिति शुल्क यदि पाइलट से अपेक्षा की जाती है कि वह पोत के बर्थिंग अथवा अनबर्थिंग अथवा स्थानांतरण से इतर अथवा हारबर के अंदर अथवा बाहर जलयान के पाइलटिंग से इतर कार्य के लिए मास्टर अथवा एजेंट अथवा केपीटी के अधिकृत कर्मचारी के अनुरोध पर जलयान पर जाए।	1395.75 प्रति घंटा या उसका भाग	56.46 प्रति घंटा या उसका भाग	1535.53 प्रति घंटा या उसका भाग	62.12 प्रति घंटा या उसका भाग		1535.53 प्रति घंटा या उसका भाग	62.12 प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	7	पोत के बोर्डिंग से आधे घंटा पहले पत्तन लांच में रोका गया पाइलट।	2241.48 प्रति घंटा या उसका भाग	90.68 प्रति घंटा या उसका भाग	2465.95 प्रति घंटा या उसका भाग	99.76 प्रति घंटा या उसका भाग		2465.95 प्रति घंटा या उसका भाग	99.76 प्रति घंटा या उसका भाग							0%
	8	15 मिनटों से अधिक के लिए प्रवेश अथवा	6998.54 प्रति घंटा	283.11 प्रति घंटा	7699.38 प्रति घंटा	311.46 प्रति घंटा		7699.38 प्रति घंटा	311.46 प्रति घंटा							0%

[illegible]

		प्रोपेलड पोतः														
		(क) कांडला ओटीबी	8.2194	0.3325	9.0425	0.3658		9.0425	0.3658					1.26	11.38	0%
		(ख) आंतरिक लंगरगाह (प्रति जीआरटी)	0.0172	0.0007	0.0189	0.0008		0.0189	0.0008							0%
		(ग) समुद्रगामी पोतों से इतर क्रॉफ्ट	3.2185	0.1302	3.5408	0.1432		3.5408	0.1432							0%
	(छ)	स्वयं अपने लंगरगाहों पर खड़े रहने वाले पोतों के लिए पोतांतरण/लाइड्रेज शुल्क								दर प्रति जीआरटी प्रति 30 दिन या उसका भाग		5708115	31017751			
	1	मुख्य पोत (अंतरित किए जाने के लिए कार्गो के साथ आने वाले पोत)	2.5956	0.1050	2.8555	0.1155		2.8555	0.1155							0%
	2	छोटे पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)	0.6489	0.0262	0.7139	0.0288		0.7139	0.0288							0%
	(ज)	बीचिंग प्रभार	1.7613	0.0713	1.9376	0.0784		1.9376	0.0784			5708115	31017751	0	0.00	0%
	(झ)	पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग प्रभार														
	1	क्रॉफ्टस														
		200 बी.एच.पी	1228.80	49.71	1351.85	54.69		1351.85	54.687	प्रति घंटा या उसका भाग						0%
		201 - 400 बी.एच.पी	3553.50	143.75	3909.35	158.15		3909.35	158.145							0%
		401 - 1500 बी.एच.पी	4323.54	174.90	4756.50	192.41		4756.50	192.415							0%
		1501 - 2000 बी.एच.पी	16879.13	682.81	18569.42	751.19		18569.42	751.190							0%
		2000 बी.एच.पी से ऊपर	(न्यूनतम 17767.5 रु. 53302.50 अमरीकी डालर	(न्यूनतम 718.75 रु. 2156.25 अमरीकी डालर के	(न्यूनतम 19546.76 रु. 8640.27 अमरीकी डालर	(न्यूनतम 790.73 रु. 2372.18 अमरीकी डालर के		(न्यूनतम 19546.76 रु. 58640.27 अमरीकी डालर	(न्यूनतम 790.73 रु. 2372.18 अमरीकी डालर के							0%

			के अधीन)	अधीन)	के अधीन)	अधीन)		के अधीन)	अधीन)							
	2	अग्नि शमन क्रॉफ्ट	65425.98	2646.68	71977.80	2911.72		71977.80	2911.723	प्रति घंटे के एक ब्लाक या उसका भाग						0%
	3	वॉटर वार्ज 'भीमसेन'	5768.04	233.34	6345.66	256.70		6345.66	256.701	प्रति घंटा या उसका भाग						0%
	(व)	ताजा जल प्रभार	52.931	2.141	58.232	2.356		58.23	2.356	दर प्रति किलोलीटर या उसका भाग						0%
			(न्यूनतम 100 कि.ग्रा. के प्रभार के अधीन)													
II	(क)	घाटशुल्क प्रभार														
		ब्लक और कंटेनरयुक्त कार्गो														
	क.	तरल (ब्लक में)														
	1	पीओएल और उत्पाद														
	क)	कूड तेल	18.00	18.00	19.80	19.80		19.80	19.80	एम.टी			25739705	0.00	5097.12	0%
	ख)	पीओएल उत्पाद	50.00	50.00	55.01	55.01		55.01	55.01	एम.टी				0.00	0.00	0%
					डीपीटी द्वारा प्रस्तुत वादिनार आया का योग									1632.36	24085.29	
					पोतांबरण-डीपीटी द्वारा आईओसी क्रेड गलती से रह गया और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित									50.24		
					कल योग									6393.85	113733.00	
					2018-19 में वास्तविक									917.72	1752.84	

					कंटेनर आय												
					प्रास्तविक प्रशुल्क पर कुल आकलित आय											122797.42	
									2018-19 यातायात			तटीय	विदेशी				
									डीपीटी द्वारा प्रहस्तित शुल्क आतायात			1489475	33993116				
									कांडला तरल			2310525	12141175				
									आईओसी एल यातायात ओओटी			0	25739705				
									पोतांतरण आईओसी कूड			507384					
									कुल यातायात			4307384	71873996				
									कुल योग			76181380					

अनुलग्नक-III

फार्म संख्या 5

मौजूदा दरमानों और सोपाधिकताओं के संदर्भ में प्रस्तावित प्रशुल्क और सोपाधिकताओं की तुलना (डीपीटी) द्वारा यथाप्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा आशोधित

मौजूदा दरमान	डीपीटी द्वारा प्रस्तावित	डीपीटी द्वारा अभियुक्तियां	प्राधिकरण द्वारा विश्लेषण
<u>अध्याय - I</u> <u>परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें</u>	<u>अध्याय - I</u> <u>परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें</u>		
1.1. परिभाषाएं- सामान्य	1.1. परिभाषाएं- सामान्य		

<p>(viii). "माह" का अर्थ समय की उस अवधि से है जो किसी एक तारीख से आगामी कलेंडर माह की तदनुसूची तारीख तक होती है।</p> <p>[डीपीटी के प्रस्ताव पर मौजूदा दरमानों का संशोधन करते हुए आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी दिनांक 19 मार्च 2018]</p>	---	—	<p>इस प्राधिकरण द्वारा माह की परिभाषा डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर 19 मार्च, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/18/2016-केपीटी में अनुमोदित की गई थी, जब भंडारण प्रभार दिनों से माह में परिवर्तित किये गए थे।</p> <p>ऐसा प्रतीत होता है कि पत्तन गलती से उस परिभाषा को मौजूदा दरमानों में अंतर्विष्ट करना मूल गया।</p> <p>मौजूदा दरमानों में निर्धारित माह की परिभाषा संगत है इसलिए प्रस्तावित दरमानों में से बनाए रखी जायेगी।</p>
<p align="center">अध्याय - II</p> <p align="center">पोत संबंधी प्रभार</p>	<p align="center">अध्याय - II</p> <p align="center">पोत संबंधी प्रभार</p>		
<p>अनुसूची 1: पत्तन देयता अनुसूची</p>	<p>अनुसूची 1: पत्तन देयता अनुसूची</p>		
<p>टिप्पणी संख्या 6 और 7 :</p> <p>(6). निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों के 50% पर प्रभार्य होंगे:</p> <p>(i). अपने उपभोग के लिए कोई सामान, जल बंकर, आदि लेने के लिए प्रवेश करने वाला पोत।</p> <p>(ii). टेलीग्राफ पोत।</p> <p>(7). निम्नलिखित मामले में पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी:-</p> <p>(i). कोई क्रीडा-नाव; अथवा,</p> <p>(ii). कोई पोत जो पत्तन छोड़ चुका हो और मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होता है।</p>	<p>टिप्पणी संख्या 6 और 7 :</p> <p>(6). निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों के 50% पर प्रभार्य होंगे:</p> <p>(i). अपने उपभोग के लिए कोई सामान, जल, आदि लेने के लिए प्रवेश करने वाला पोत।</p> <p>(ii). टेलीग्राफ पोत।</p> <p>(7). निम्नलिखित मामले में पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी:-</p> <p>(i). कोई क्रीडा-नाव; अथवा,</p> <p>(ii). कोई पोत जो पत्तन छोड़ चुका हो और मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होता है।</p> <p>(iii). अपने स्वयं के उपभोग में लाने के लिए</p>	<p>भारतीय पत्तन संस्था (आईपीए) ने बताया है कि डीपीटी द्वारा और डीपीटी में सीमाशुल्क द्वारा प्रभारित प्रशुल्क डीपीटी में काफी अधिक हैं और व्यापार सभी महापत्तनों पर प्रशुल्क ढांचे को सरलीकरण और मानकीकरण चाहता है। आईपीए को, इसलिए इस मामले पर विचार करने को और एक ऐसा तंत्र स्थापित करने को कहा है जो बंकरिंग व्यापार को प्रोत्साहित कर सके।</p>	<p>पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य पर भरोसा करते हुए पत्तन द्वारा मौजूदा टिप्पणी संख्या 6 (i) और प्रस्तावित टिप्पणी 7(iii) अनुमोदित की जाती है।</p>

	बंकर लाने वाले पोत का पत्तन प्रवेश।																		
---	<p>टिप्पणी संख्या 10:</p> <p>पोत के भिन्न टर्मिनल पर यानी कांडला, तुना और वाडिनार पहुंचने पर पत्तन पर प्रति आगमन/बुलाने पर एकल पत्तन देयता उगाही जायेगी। तथापि, जहां पोत ने कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किया होगा वहां सभी टर्मिनलों में से जिस टर्मिनल पर सबसे अधिक दर होगी वह उगाही जायेगी।</p>	<p>पत्तन देयताएं प्रत्येक पत्तन दौरे के लिए एक बार एकत्र की जाती हैं चाहे प्रहस्तन पत्तन के विभिन्न टर्मिनलों पर क्यों न है क्योंकि पत्तन देयता प्रति पत्तन दौरे पर लगायी जाती है न कि प्रति टर्मिनल। इससे कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्ति की संभावना नहीं है जिसे कलमबद्ध किया जाये।</p> <p>सुकर प्रचालन अपेक्षाओं और उत्तम निष्पादन प्राप्त करने के लिए अंतर्विष्ट</p>	<p>मौजूदा और प्रस्तावित दरमान विभिन्न टर्मिनलों यानी कांडला, वाडिनार और तुना के लिए भिन्न पत्तन देयताओं का निर्धारण करते हैं। पत्तन देयता प्रति प्रवेश उगाही जाती है। प्रस्ताव कांडला प्रभाग, वाडिनार प्रभाग अथवा तुना पत्तन में से उच्चतम दर एकल पत्तन देयता उगाहने का है प्रहस्तन चाहे विभिन्न टर्मिनलों पर हो। पत्तन प्रयोक्ताओं में से किसी ने भी प्रस्तावित टिप्पणी पर आपत्ति नहीं उठायी है। उक्त स्थिति को और पत्तन द्वारा दिये गए कारणों को देखते हुए उक्त टिप्पणी अनुमोदित है।</p>																
---	<p>अनुसूची 1 – पत्तन देयता के नीचे टिप्पणी संख्या 11 :</p> <p>अनुसूची 2.1 और 2.2 पाइलेटज शुल्क के नीचे टिप्पणी संख्या 23:</p> <p>अनुसूची 3.1. क और 3.1.ख बर्थ किराया प्रभार के नीचे टिप्पणी संख्या 9</p> <p>“कंटेनर पोतों को 31.12.2020 तक निम्नलिखित रियायते दी जायेगी:</p> <table border="1" data-bbox="694 957 1187 1348"> <tr> <td>(i)</td><td>विदेशी कंटेनर पोत</td><td>40000 जीआरटी तक</td><td>50%</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>विदेशी कंटेनर पोत</td><td>40001 से 65000 जीआरटी</td><td>75%</td></tr> <tr> <td>(iii)</td><td>विदेशी कंटेनर पोत</td><td>65001 जीआरटी से अधिक</td><td>80%</td></tr> <tr> <td>(iv)</td><td>तटीय कंटेनर पोत</td><td></td><td>तटीय पोतों के मौजूदा प्रभारों पर 40%</td></tr> </table>	(i)	विदेशी कंटेनर पोत	40000 जीआरटी तक	50%	(ii)	विदेशी कंटेनर पोत	40001 से 65000 जीआरटी	75%	(iii)	विदेशी कंटेनर पोत	65001 जीआरटी से अधिक	80%	(iv)	तटीय कंटेनर पोत		तटीय पोतों के मौजूदा प्रभारों पर 40%	<p>दिसंबर 2020 तक ऐसी रियायत देने का प्रभार वर्ष 2018-19 में पोत संबंधी प्रभारों की वास्तविक आय को सुविचार में लेते हुए राजस्व आकलन में लेखबद्ध किया गया है। यह भी कि इस टिप्पणी को संशोधित दरमान में पत्तन देयता अनुसूची के अंतर्गत अंतर्विष्ट किया गया है।</p>	<p>प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.1 के अनुसार दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम होती हैं। पत्तन यदि चाहें तो कम दरें प्रभारित कर सकते हैं। डीपीटी चाहे तो कम दर प्रभारित करने के लिए और/अथवा ऊंची रियायत देने के लिए शिथिलता खंड का प्रयोग कर सकता है।</p> <p>डीपीटी ने पत्तन देयता प्रस्तावित दरमानों पाइलेटज शुल्क और बर्थ किराया में छूट संबंधी टिप्पणी निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है। उक्त रियायत को डीपीटी का रियायत 31.12.2020 तक देने का प्रस्ताव है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित रियायत के उपबंध को ध्यान में रखते हुए, जिससे पारदर्शिता आयेगी, और इसलिए भी कि डीपीटी ने राजस्व आकलन पर प्रभाव को कलमबद्ध किया है, प्रस्तावित टिप्पणी उक्त प्रत्येक अनुसूची में हल्की सा भाषा में सुधार के साथ अनुमोदित है। शब्द “अनुमोदित है” के स्थान पर “स्वीकृति दी जाए” प्रतिस्थापित</p>
(i)	विदेशी कंटेनर पोत	40000 जीआरटी तक	50%																
(ii)	विदेशी कंटेनर पोत	40001 से 65000 जीआरटी	75%																
(iii)	विदेशी कंटेनर पोत	65001 जीआरटी से अधिक	80%																
(iv)	तटीय कंटेनर पोत		तटीय पोतों के मौजूदा प्रभारों पर 40%																

			किये जाएं।
अनुसूची 2.2: विविध पाइलटेज शुल्क	अनुसूची 2.2: विविध पाइलटेज शुल्क		
टिप्पणी संख्या 5: (5). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। (i). “पत्तन सुविधा” को निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है: [(क) से (द) तक मौजूदा दरमानों में निर्धारित] ---	टिप्पणी संख्या 5: (5). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। (i). “पत्तन सुविधा” को निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है: [(क) से (द) मौजूदा दरमान के अनुसार प्रस्तावित दरमान में जारी रखे गए हैं] (ध) आने वाले दिन/(नों) में बहु शिफ्टिंग से बचने के लिए पोतों का अंतरण पत्तन सुविधा के लिए अंतरण माना जायेगा।	ऐसे भी अवसर होते हैं जब निर्यात पोत के पास 10 मीटर से अधिक का अनुमत सेलिंग कर्षण लिए हुए होते हैं उन्हें सीधे गहरे कर्षण बर्थ पर कार्यरत कम कर्षण वाले पोतों को अंतरित कर गहरे कर्षण बर्थ पर लगा दिया जाता है। ऐसे अंतरण को पत्तन सुविधा समझा जाता है ताकि आगामी दिवस बहु-अंतरण से बचा जा सके। इसे कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट एसोसिएशन (केपीएसएए) के अनुरोध पर अंतर्विष्ट किया गया है।	पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत औचित्य के आधार पर और चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी बहुविध अंतरण से बचने के लिए है तथा मंशा पत्तन की बर्थिंग सुविधा के प्रयोग को इष्टतम करना है, पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
	(न) स्वच्छ कार्गो बर्थ के लिए घोषित पोत को स्थान देने के लिए पातों के अंतरण को पत्तन सुविधा के लिए अंतरण माना जायेगा।	डीपीटी में निर्यात की जाने वाली दूसरी बड़ी वस्तु लवण है अर्थात् 7.5 एमएमटी (वित्त वर्ष 2017-18) और सोया मील, तोरई तेल, एरंड तेल मील जैसे कृषि उत्पाद, जो मानव/पशु उपयोग के काम में आते हैं, स्वच्छ बर्थ की जरूरत होती है। जब इन पोतों को मंदे कार्गो जैसे कोयला, लौह अयस्क, तांबा सांद्र, आयातित मिट्टी, अलुमीनिया आदि वाले बर्थ पर बर्थ करने को बाध्य होना पड़ता है तो इसके संदूषित होने की आशंका रहती है और आयातकों द्वारा अस्वीकार करने की आशंका रहती है। अनेकों अवसरों पर पोतों को स्वच्छ बर्थ के लिए प्रतीक्षा करनी पड़ती है और मंदे कार्गो वाली बर्थ खाली पड़ी रहती है; या इन्हें	पत्तन द्वारा दिये गए विस्तृत औचित्य के आधार पर पत्तन द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।

		<p>स्वच्छ बर्थ प्राप्त करने के लिए अंतरण प्रभार देने पड़ते हैं। व्यापार संवर्धन उपाय के रूप में और संदूषण मुक्त बर्थ की प्रतिबद्धता के लिए स्वच्छ बर्थ के लिए घोषित पोत को स्वच्छ बर्थ उपलब्ध कराने के लिए उस पोत को अंतरित करके बर्थ उपलब्ध करायी जाती है जो किसी भी बर्थ पर काम कर सकता है। पोत के ऐसे अंतरण को पत्तन के खाते में अंतरित किया जाता है। केपीएसए के अनुरोध के आधार पर इसके अंतर्वेपन का प्रस्ताव किया गया है।</p>	
---	<p>(प) कार्गो के लिए स्थान बनाने के लिए अंतरण क्योंकि पत्तन को पूर्ण विनिहित मात्रा के लिए भंडारण स्थान बनाना होता है, तो ऐसे अंतरण को पत्तन सुविधा अंतरण माना जायेगा।</p>	<p>डीपीटी बर्थों को दो भागों में विभक्त किया गया है अर्थात् उत्तरी बर्थें (बर्थ 1 से 10) और दक्षिणी बर्थें (13 से 16)। मैसर्ज कांडला इंटरनैशनल कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (केआईसीटीपीएल) (बर्थ संख्या 11 व 12) इसके मध्य में स्थित हैं। उत्तरी बर्थों से दक्षिण बर्थों को जाने के लिए या इसके विपरीत कोई रास्ता नहीं है और डीपीटी बर्थों के सभी तीनों भाग के लिए अलग से सीमाशुल्क बद्ध क्षेत्र है। निर्यात कार्गो रखने के लिए सुविधा स्थान की उपलब्धता, कार्गो की किस्म, कार्गो प्रतिबंध, क्रेन बर्थ अपेक्षा, कवर्ड स्थान की उपलब्धता, उर्वरक बोरा भराई स्थान, ड्राफ्ट अपेक्षा, स्वच्छ कार्गो बर्थ और एमएचसी की अपेक्षा आदि के आधार पर उपलब्ध करायी जाती है। पोत उस बर्थ को आकूपाई करने की सुविधा मुहैया करता हो चाहे वह उत्तरी बर्थ हो या दूसरी तरफ दक्षिणी बर्थ हो चाहे दूसरी ओर बर्थ खाली ही क्यों न हो और एजेंट अंतरण प्रभार देना नहीं चाहते इसलिए अपेक्षित बर्थ के खाली होने तक प्रतीक्षा करते हैं। इस प्रकार खाली पड़ी अवसंरचना के प्रयोग के लिए पत्तन के खाते से अंतरण करना अपेक्षित है और इसलिए इस सोपाधिकता का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर और यह मान्य करते हुए कि पत्तन बर्थिंग सुविधा का इष्टतम प्रयोग करने की मंशा रखता है, जो दुर्लभ स्रोत है, प्रस्तावित नई टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।</p>
<p>टिप्पणी संख्या 9. प्रतिबंधित इंजन पावर के साथ किए गए टग की सहायता से किसी पाइलटेज पर पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में</p>	<p>टिप्पणी संख्या 9. प्रतिबंधित इंजन पावर के साथ किए गए टग की सहायता से किसी पाइलटेज पर पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में</p>	<p>प्रचालनात्मक अपेक्षा</p>	<p>पत्तन ने प्रचालनात्मक अपेक्षा को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित आशोधन किया है। इसलिए पत्तन द्वारा आशोधित प्रस्ताव</p>

निर्धारित दरों के डेढ़ गुना पर प्रभारित किया जाएगा और फ़ोल्ड मूव' के अधीन पोत की पाइलटिंग के लिए पाइलटेज शुल्क पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के दोगुने पर प्रभार्य होगा।	निर्धारित दरों के डेढ़ गुना पर प्रभारित किया जाएगा और फ़ोल्ड मूव' के अधीन पोत की टग की सहायता से पाइलटिंग के लिए पाइलटेज शुल्क पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के दोगुने पर प्रभार्य होगा।		अनुमोदित है।
टिप्पणी संख्या 14. इस अनुसूची में दी गई दरें इस बिंदु से पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बाँय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी (2 मील) तक पाइलटेज के लिये हैं। तथापि, यदि पोत को इस बिंदु से पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बाँय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी. से अधिक दूरी पर पोत के बोर्ड पर पाइलट की आवश्यकता हो, इस अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट दरों के दोगुने पर पाइलटेज शुल्क वसूल किए जाएंगे। पाइलटों की बोर्डिंग पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बाँय) से समुद्रमुखी अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) तक सीमित होगी।	टिप्पणी संख्या 14. इस अनुसूची में दी गई दरें इस बिंदु से पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बाँय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी (2 मील) तक पाइलटेज के लिये हैं। तथापि, यदि पोत को इस बिंदु से पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बाँय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी. अधिक दूरी पर पोत के बोर्ड पर पाइलट की आवश्यकता हो, इस अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट दरों के दोगुने पर पाइलटेज शुल्क वसूल किए जाएंगे। पाइलटों की बोर्डिंग पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बाँय) से समुद्रमुखी अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) तक सीमित होगी।	प्रचालनात्मक अपेक्षा	पत्तन ने प्रचालनात्मक अपेक्षा को ध्यान में रखते हुए प्रस्तावित आशोधन किया है। इसलिए पत्तन द्वारा आशोधित प्रस्ताव अनुमोदित है।
टिप्पणी संख्या 16. आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमों यादि परिवहन उसी टाइड के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमों में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है तथापि, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो 3 घंटे की सूचना के साथ रद्दीकरण मीमो देना अपेक्षित होगा।	टिप्पणी संख्या 16. आवक/जावक/स्थानांतरण के लिए एजेंट को 4 घंटे पहले सूचना के साथ पाइलट मीमों यादि परिवहन उसी टाइड के लिए किया जाता है तो पाइलट मीमों में संशोधन करना तीन घंटे के भीतर अनुज्ञेय है तथापि, यदि परिवर्तन अगले टाइड के लिए अपेक्षित है तो न्यूनतम 3 घंटे की सूचना के साथ रद्दीकरण मीमो देना अपेक्षित होगा।	केपीएसए के अनुरोध पर मौजूदा टिप्पणी को "न्यूनतम" शब्द जोड़ते हुए आशोधित किया जाता है। प्रस्तावित सोपाधिकता अनुबद्ध करती है कि पाइलट की मांग के 3 घंटे के भीतर किसी संशोधन की अनुमति नहीं दी जायेगी। 3 घंटे से इतर, पाइलट मीमो का संशोधन स्वीकार्य होगा।	डीपीटी द्वारा अंतिम वाक्य में न्यूनतम 3 घंटे की सूचना का निर्धारण प्रयोक्ता के सुझाव पर आधारित प्रस्ताव है। उसे अनुमोदित किया जाता है।
टिप्पणी संख्या 21. पाइलटिंग के दौरान प्रयोग में लाये गए टगों और अन्य उपस्करों के प्रभार पाइलटेज प्रभारों में कवर किये जाते हैं चाहे कितने भी उपस्कर/क्राफ्ट प्रयोग में लाये गए हैं। तथापि, पोत से यदि कोई विशेष अनुरोध होता है तो उस पर प्रभार लगेगा।	टिप्पणी संख्या 21. पाइलटिंग के दौरान प्रयोग में लाये गए टगों और अन्य उपस्करों के प्रभार पाइलटेज प्रभारों में कवर किये जाते हैं चाहे कितने भी उपस्कर/क्राफ्ट प्रयोग में लाये गए हैं। पोत में कमी के कारण प्रयोग में लाये गये उपस्कर/क्राफ्ट प्रभार्य हो सकते हैं	सुकर प्रचालन अपेक्षा और बेहतर निष्पादन प्राप्त करने के लिए है।	प्रस्तावित आशोधन सुकर प्रचालन अपेक्षा और बेहतर निष्पादन प्राप्त करने के लिए बताया गया है। प्रस्तावित आशोधित टिप्पणी अनुमोदित है।
---	टिप्पणी संख्या 22. असंगत/असुरक्षित पाइलट सीढ़ी, अनुचित बोर्डिंग/अवरोहण व्यवस्थाओं के मामले में, जब पोत का निशुल्क बोर्ड 9 मीटर	कांडला पोत कस्टमज़ हाऊस एजेंड्स एसोसिएशन (केपीसीएचए) ने "यदि पोत पायलट से सलाह के पश्चात/पर सीढ़ी को ठीक नहीं करता है और मास्टर	पत्तन द्वारा दिये गए तर्क और औचित्य के आधार पर और यह मान्य करते हुए कि प्रस्तावित टिप्पणी पाइलट की सुरक्षा के

	<p>से अधिक हो, संयोजी सीढ़ी प्रदान करने में अक्षम रहने पर विदेशी पोत के लिए 500 अमरीकी डालर और तटीय पोत के लिए 20,000/- रु. के प्रभार उगाहे जायेंगे।</p>	<p>सीढ़ी ठीक करने में अपनी अक्षमता दर्शाता है तो विदेशी पोत के लिए 100/- अमरीकी डालर और तटीय पोत के लिए 200/- रु. का अर्थदंड लगाया जा सकता है।</p> <p>डीपीटी ने, तथापि केपीसीएचएए के उक्त अनुरोध को यह कते हुए स्वीकार नहीं किया है। खतरनाक सीढ़ियों वाले बहुत से पोत पाइलट की जान के लिए खतरा होते हैं। यदि पाइलट की सीढ़ी अपेक्षानुसार नहीं है, पोत पत्तन में प्रवेश नहीं कर सकता और उसे निरीक्षण के लिए भेजा जा सकता है।</p> <p>पत्तन का यह अनुभव है कि कांडला आने वाले पोतों के पास अनुचित/असुरक्षित सीढ़ी होती है जो पत्तन पर चढ़ते/उतरते समय पाइलट के साथ दुर्घटना हो सकती है। अतः ये प्रभार पाइलटों की सुरक्षा के लिए प्रस्तावित।</p>	<p>लिए है, अनुमोदित किया जाता है।</p>
<p>3.1. क. कांडला प्रभाग में क्रेन रहित सामान्य कार्गो और द्रव कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची।</p> <p>टिप्पणियां</p> <p>(2) बर्थ किराया प्रभार क्रेन रहित बर्थ के है। जब डीपीटी ईएलएल तट क्रेनों का प्रयोग किया जाता है तो 50 % बर्थ किराया प्रभार उगाहा जायेगा।</p>	<p>3.1. क. कांडला प्रभाग में क्रेन रहित सामान्य कार्गो और द्रव कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची।</p> <p>टिप्पणियां</p> <p>(2) (i) ऊपर अनुसूची 3.1क में बर्थ किराया प्रभार क्रेन रहित बर्थ के है। जब डीपीटी ईएलएल तट क्रेनों का प्रयोग किया जाता है तो 200 % बर्थ किराया प्रभार उगाहा जायेगा।</p>	<p>—</p> <p>बर्थ किराया अनुसूची में प्रस्तावित दरों को आशोधित कर दिया गया है यानी क्रेन रहित बर्थ के लिए अब दरें प्रस्तावित की गई है और यदि तट क्रेन का प्रयोग किया जाता है तो 200% (मूल प्रस्ताव में 190%) क्रेन रहित बर्थ किराया प्रभारों की उगाही की जायेगी। मूल प्रस्ताव में क्रेन रहित बर्थ किराया प्रभारों 5% वृद्धि का प्रस्ताव किया गया था, जिसे अंतिम संशोधित प्रस्ताव में वापस ले लिया गया था।</p>	<p>मौजूदा दरमान में 3.1. क. कांडला प्रभाग में क्रेन रहित सामान्य कार्गो और द्रव कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की मौजूदा दरमान की टिप्पणी संख्या 2 अनुबद्ध करती है कि बर्थ किराया प्रभार क्रेन रहित बर्थ के है। जब डीपीटी ईएलएल तट क्रेनों का प्रयोग किया जाता है तो 50 % बर्थ किराया प्रभार उगाहा जायेगा।</p> <p>प्रस्तावित दरमान में पत्तन ने अब क्रेन-रहित बर्थ की मदों का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित दरमान की टिप्पणी संख्या 2.1 के अनुसार यदि जब डीपीटी ईएलएल तट क्रेनों का प्रयोग किया जाता है तो 200 % बर्थ किराया प्रभार उगाहा जायेगा चूंकि बर्थ किराया प्रभार क्रेन रहित बर्थों के लिए निर्धारित हैं, डीपीटी क्रेन के प्रयोग पर क्रेन-</p>

			रहित बर्थ के 200% की उगाही करने की प्रस्तावित टिप्पणी मौजूदा सूचकांकित दर से मेल खाली है। अतः प्रस्तावित टिप्पणी संख्या 2(i) मौजूदा टिप्पणी 2 के स्थान पर अनुमोदित की जाती है। उपरोक्त के परिणामस्वरूप अनुसूची के शीर्षक को भी डीपीटी ने आशोधित करने का प्रस्ताव किया है। वह भी अनुमोदित है।								
	टिप्पणी संख्या 2 (ii): जब जहाज को क्रेन बर्थ पर बर्थ किया जाता है, जब अनुपलब्धता/ खराब होने/ वस्तु प्रतिबंध/ किसी भी कारण से क्रेन की जरूरत नहीं होने के कारण किसी क्रेन का प्रयोग नहीं किया जाता, तो बर्थ किराया प्रभार क्रेन रहित बर्थ का उगाहा जायेगा। पत्तन प्रयोक्ताओं के लिए तट क्रेन की बुकिंग अनिवार्य नहीं है।	सभी बर्थों का बेहतर उपयोग करने, राजस्व अर्जन और बर्थ किराया प्रभारों के लिए प्रस्तावित सोपाधिकता का प्रस्ताव किया गया है।	सामान्य सिद्धांत यह है कि पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं इस नई शर्त का प्रस्ताव किया है जो इस सिद्धांत के अनुरूप है और इसलिए अनुमोदित है।								
	टिप्पणी संख्या 2 (iii): पोत के जहाजी क्रेन के साथ कार्य करते हुए उसे किसी भी कारण से आंशिक अवधि के लिए कार्गो लदान/उतरायी प्रचालन में डीपीटी ईएलएल तट क्रेन की जरूरत पड़ने के मामले में, डीपीटी ईएलएल तट क्रेनों के प्रयोग की पालियों की संख्या के आधार पर अनुपातिक क्रेन बर्थ किराया प्रभार लिया जायेगा, प्रयुक्त क्रेनों की संख्या चाहे कुछ भी हो।	केपीएसए के सुझाव के अनुसार को नई शर्त अंतर्विष्ट नहीं की गई है।	डीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।								
टिप्पणी संख्या 8 तट क्रेन बर्थ में पोत खड़ा है और उसे वस्तु प्रतिबंधों के कारण और तटीय क्रेनों के प्रयोग की अनुमति नहीं दी जा रही, ऐसे पोतों से नान-शोर क्रेन बर्थ की दर पर बर्थ किराया प्रभार प्रभारित किया जायेगा।	विलुप्त	एक नई शर्त (2) (iii) का प्रस्ताव किया गया है, मौजूदा टिप्पणी संख्या 8 को विलुप्त करने का प्रस्ताव है।	नई टिप्पणी संख्या 2(iii) के अंतर्वेशन को देखते हुए, जो इस मुद्दे से संबंधित है, प्रस्तावित विलोपन अनुमोदित किया जाता है।								
---	3.1.ग ओटीबी/लंगरगाह में लाइटरेज देयताएं: <table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>यूनिट</th><th>तटीय (रु.)</th><th>विदेशी (अमरीकी डालर)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ओटीबी/</td><td>प्रति</td><td>0.04</td><td>0.001</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	यूनिट	तटीय (रु.)	विदेशी (अमरीकी डालर)	ओटीबी/	प्रति	0.04	0.001	बीच मजददार/लंगरगाह में पोत द्वारा पूरा कार्गो प्रहस्तन करने पर पाइलटेज और बर्थ किराया प्रभारों के लागू न होने से अवसर हानि होती है, इसलिए इस अनुसूची के अंतर्गत नई दर और सोपाधिकता का प्रस्ताव किया गया है। अंतिम संशोधन प्रस्ताव में	पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत औचित्य और चूंकि प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण द्वारा 24 मई, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/12/2017-वीओसीपीटी द्वारा वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास
विवरण	यूनिट	तटीय (रु.)	विदेशी (अमरीकी डालर)								
ओटीबी/	प्रति	0.04	0.001								

	लंगरगाह में लाइटरेज देयताएं	जीआरटी प्रति घंटा			प्रस्तावित दरें प्रशुल्क नीति के खंड 7.6.1 के अनुसार वीओसीपीडी के वर्तमान दरमानों में निर्धारित दर के आधार पर प्रस्तावित की गई है, जो नई कार्गो सेवा/सुविधा के लिए अन्य महापत्तन के दरमानों से दर अपनाये जाने की अनुमति देता है।	(वीओसीपीटी) के लिए अनुमोदित मौजूदा दर को अपनाया गया है और यह प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.6.1. के अनुरूप है, प्रस्तावित दर प्रस्तावित सोपाधिकताओं के साथ अनुमोदित की जाती है। इस पर विश्लेषण में विस्तार से चर्चा भी की गई है।
	टिप्पणियां: 1. लाइटरेज देयता उन पोतों से नहीं उगाही जायेगी जो बीच मझदार निम्न के लिए लगे हुए है। (i) डीपीटी के बर्थ पर आने के लिए पोत के ड्राफ्ट को कम करने के लिए कार्गो की आंशिक उतराया। (ii) डीपीटी बर्थों से लदान किये जाने के पश्चात् अपर्रापिंग के लिए वार्जों द्वारा लाया गया कार्गो प्राप्त करते हैं। इफ्फको वार्ज जेटी पर जाने वाले कार्गो के लिए लाइटरेज प्रभार लागू नहीं है।				इफ्फको ने अनुरोध किया है कि प्रस्तावित लाइटरेज प्रभार लागू न किये जाए क्योंकि यह मद डीपीडी और इफ्फको के बीच हुए करार में शामिल नहीं है। इसलिए पत्तन ने टिप्पणी (ii) में इस उगाही से इफ्फको के कार्गो को अपवर्जित करने संबंधी एक उपबंध जोड़ा है।	
अनुसूची 3.1 से 3.5 से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:	अनुसूची 3.1 से 3.5 से संबंधित सामान्य टिप्पणियां :					
टिप्पणी संख्या 6 (i): बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समयावधि में पक्षीय जवारभाटीय स्थितियां अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।	टिप्पणी संख्या 6 (i): बर्थ किराया पोत की कमी के कारण को छोड़कर किसी अन्य कारण के बावजूद भी पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा।				केपीएसएए द्वारा दिये गए सुझाव के आधार पर इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है।	मौजूदा दरमानों में निर्धारित सोपाधिकता कार्यकारी दिशानिर्देश 2018 के खंड 10.6.1. के अनुसार है और समान रूप से सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित किये जाते हैं। पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधन के संबंध में, सिवा डीपीटी के मामले के कोई असाधारण स्थिति सामने नहीं लाई गई है। अतः मौजूदा टिप्पणी संशोधित दरमानों में निर्धारित रखता जारी रखा जायेगा।
---	टिप्पणी संख्या 9 पोत जो बिना किसी कार्गो प्रहस्तन कार्य के पत्तन में प्रवेश करता है और बिना पत्तन की अनुमति के पत्तन में खड़ा रहता है, उससे तटीय पोत और विदेशी पोत के लिए क्रमशः कांडला और वादिनर दोनों के लिए 8000 रु. और 200 अमरीकी डालर प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए प्रभारित किया जायेगा।				पत्तन ने नोट किया है कि पोत पत्तन की अनुमति लिए बिना कांडला आते हैं (पोतों को कोई काम नहीं होता लंबे समय तक खंडे रहते हैं व्यवहार आदि के) परिणामस्वरूप डीपीटी में नौसंचालन और पर्यावरणीय प्रदूषण होता है। ऐसे पोत अपने चालक दर को भी बोर्ड पर दयनीय स्थिति में पत्तन और सीमैन कल्याण के सहारे उनकी बुनियादी जरूरतों के लिए भी छोड़ देते हैं। ऐसे पोतों के प्रवेश को रोकने के	पत्तन द्वारा दिये गए विस्तृत औचित्य के आधार पर और चूंकि प्रस्तावित प्रशुल्क भय देखाने के लिए है और पत्तन तथा सीमैन की सुरक्षा के लिए है, प्रस्तावित नई सोपाधिकता अनुमोदित है।

		लिए ये प्रभार प्रस्तावित किये गए हैं। यह कोई नई सेवा/कार्गो उपस्कर/सुविधा नहीं है। यह एक अर्थदंड है जो भय के लिए निर्धारित है और भविष्य में ऐसी घटनाओं को रोकने के लिए है।											
---	<div>3.6. बोल्लार्ड पुल टेस्ट करने के लिये प्रभार अनुसूची</div> <table><tr><td></td><td>तटीय दरें (रुपयों में)</td><td>विदेशी दरें (अ.डा.में)</td></tr><tr><td>बोल्लार्ड पुल टेस्ट करने के लिये प्रभार</td><td>11893.86</td><td>434.72</td></tr></table>		तटीय दरें (रुपयों में)	विदेशी दरें (अ.डा.में)	बोल्लार्ड पुल टेस्ट करने के लिये प्रभार	11893.86	434.72	<p>बोलाई पुल टैस्ट को बोर्ड द्वारा 14 दिसंबर, 2018 को हुई बैठक में बोर्ड संकल्प संख्या 101 द्वारा प्रवर्तित किया गया है।</p> <p>इन प्रभारों को एमबीपीटी के प्रशुल्क के आधार पर प्रवर्तित किया गया है।</p>	<p>पत्तन ने इस नई अनुसूची का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा 21 जून, 2016 के आदेश संख्या टीएएमपी/78/2015-एमबीपीटी द्वारा मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के दरमानों में इसी प्रकार सेवाओं की अनुमोदित दरों को अपनाते हुए किया हैं और प्रस्ताव डीपीटी के न्यासी मंडल के अनुमोदित से किया गया है। डीपीटी ने इस सेवा के लिए फार्म 3 में राजस्व आकलन भी किया है। उक्त स्थिति को देखते हुए और यह मान्य करते हुए कि पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रणाली नई सेवा के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित विधियों में से एक है और नई सेवा के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित है। यही पद्धति न्यू मंगलोर पत्तन न्यास (एनएमपीटी) द्वारा भजी अपनायी गई है।</p>				
	तटीय दरें (रुपयों में)	विदेशी दरें (अ.डा.में)											
बोल्लार्ड पुल टेस्ट करने के लिये प्रभार	11893.86	434.72											
अध्याय – III कार्गो संबंधी प्रभार	अध्याय – III कार्गो संबंधी प्रभार												
1. घाटशुल्क प्रभार अनुसूची	1. घाटशुल्क प्रभार अनुसूची												
---	<div>(ख) शुल्क कार्गो (बल्क):</div> <table><tr><td>क्र.सं.</td><td>वस्तुओं का विवरण</td><td>इकाई</td><td>विदेशी दरें (रु.में)</td><td>तटीय दरें (रु.में)</td></tr><tr><td>24.</td><td>एग्रीगेट्स एंड चिप्स</td><td>सं.</td><td>16.98</td><td>28.32</td></tr></table>	क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	विदेशी दरें (रु.में)	तटीय दरें (रु.में)	24.	एग्रीगेट्स एंड चिप्स	सं.	16.98	28.32	<p>स्टोन चिप्स और एग्रीमेटस में लगे पत्तन प्रयोक्ताओं ने अभ्यावेदन दिया है। उन्होंने निवेदन किया है कि पिछले 2 वर्ष से कांडला से स्टोन चिप्स बल्क में उपलब्ध है। भारी मात्रा में कार्गो के उपलब्धता और इस कार्गो की निर्यात संभाव्यताओं को देखते हुए वे इसकी प्रमात्रा को और 2.0 मिलियन प्रति वर्ष बढ़ा सकते हैं परिणाम में श्रमिकों के लिए रोजगार परिवहन में वृद्धि होगी और पत्तन के भीतर व्यापार में वृद्धि होगी। कार्गो की मात्रा काफी कम है और पत्तन</p>	<p>पत्तन द्वारा प्रस्तावित नई घाटशुल्क दर के लिए प्रस्तुत विस्तृत औचित्य और यह मान्य करते हुए कि पत्तन ने इससे राजस्व आकलन फार्म-3 में भी किया है, प्रस्तावित दर अनुमोदित है।</p>
क्र.सं.	वस्तुओं का विवरण	इकाई	विदेशी दरें (रु.में)	तटीय दरें (रु.में)									
24.	एग्रीगेट्स एंड चिप्स	सं.	16.98	28.32									

		<p>द्वारा उगाहा जाने वाला/घाटशुल्क (अविनिर्दिष्ट समान के लिए घाटशुल्क दर के आधार पर 31.50 रु. प्रति टन) काफी अधिक है और इसलिए उन्होंने डीपीडी से अनुरोध किया है कि अंतराष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा में बने रहने के लिए और डीपीडी के बाल्यूम में वृद्धि के लिए घाटशुल्क प्रभार को घटाकर वर्तमान प्रशुल्क के 50% पर कर दें।</p> <p>पत्तन ने प्रस्तावित दर का कहते हुए उचित बताया है कि निर्माण सामग्री की तरह एग्रीगेट्स और स्टोन चिप्स उच्च उत्पादकता देते हैं लगभग 20000 टन प्रति दिन। अतः नई मद के लिए घाटशुल्क प्रभार का प्रस्ताव दिया गया है।</p>											
---	<p>(ग). शुल्क कार्गो (ब्रेक बल्क):</p> <table><tr><td>31</td><td>पत्तन से होकर जाने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर घाटशुल्क</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>III</td><td>मोटर वाहन, मोटर साइकिलों को छाड़कर: कर रो-रो सिस्टम द्वारा</td><td>प्रति वाहन</td><td>1,080</td><td>1,800</td></tr></table>	31	पत्तन से होकर जाने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर घाटशुल्क				III	मोटर वाहन, मोटर साइकिलों को छाड़कर: कर रो-रो सिस्टम द्वारा	प्रति वाहन	1,080	1,800	<p>डीपीटी पर रो-रो यातायात को आकर्षित करने के लिए रो-रो कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार भारत क पश्चिमी पत्तनों जैसे कोचीन या मंगलोर पत्तन के घाटशुल्क प्रभारों के समान घाटशुल्क दर लागू करनी होगी।</p> <p>इस समय, कोचीन में रो-रो संबंधी प्रभार 1080/-रु. प्रति वाहन (तटीय) और 1800.00/- रु. प्रति वाहन (विदेशी) है। जबकि डीपीटी में लागू घाटशुल्क प्रभार [2200/- रु. प्रति वाहन 1400 सीसी तक और 1400 सीसी के ऊपर के वाहनों के लिए 8400/- रु. प्रति वाहन] जो लगभग दोगुनी है।</p> <p>अतः रो-रो कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार सीओपीटी में लागू घाटशुल्क के समान रखने का प्रस्ताव किया गया है।</p> <p>केवल रो-रो परिवहन से मोटर वाहन सिवा मोटर साइकिल, सीओपीटी आधारित फ्लैट रेट दर का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>मौजूदा दरमानों में रो-रो सेवा के लिए अलग से घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं है। रो-रो सिस्टम द्वारा मोटर वाहनों (मोटर साइकिल के सिवा) के लिए प्रस्तावित फ्लैट दर इस प्राधिकरण के 27 फरवरी 2016 के आदेश संख्या टीएमपी/58/2016-सीओपीटी के लिए अनुमोदित दर के समान है। उक्त स्थिति को देखते हुए कि पत्तन द्वारा नई सेवा के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए अपनायी गई विधि प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित विधियों में से एक है, इस नई सेवा की दर पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, अनुमोदित है।</p>
31	पत्तन से होकर जाने वाले मोटर वाहनों अथवा अन्य उपस्करों पर घाटशुल्क												
III	मोटर वाहन, मोटर साइकिलों को छाड़कर: कर रो-रो सिस्टम द्वारा	प्रति वाहन	1,080	1,800									
<p>टिप्पणी संख्या 1:</p> <p>बल्क से इतर कार्गो अर्थात ब्रेक बल्क और कंटेनर रहित कार्गो, पर लागू ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों की दर पत्तन श्रम की आपूर्ति के लिये उपर्युक्त दरों के अलावा</p>	<p>विलुप्त</p>	<p>चूंकि मौजूदा दर पहले ही संबंधित प्रस्तावित ब्रेक बल्क दरों में शामिल कर ली गई है, मौजूदा टिप्पणी को विलुप्त करने का प्रस्ताव है।</p>	<p>संशोधित प्रस्तावित दरमान में अध्याय III में अनुसूची 3 में निर्धारित ऑन बोर्ड श्रम की मौजूदा दरें और घाटशुल्क अनुसूची के अंतर्गत ब्रेक बल्क तथा कंटेनर रहित कार्गो</p>										

विदेशी के लिये 18.00 रु. प्रति एम टी और तटीय के लिये 10.80 रु. प्रति एम टी वसूल किया जायेगा।		यह पुष्टि की जाती है कि ब्रेक बल्क और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए पत्तन श्रम की आपूर्ति की कोई दोहरी उगाही नहीं है।	के लिए टिप्पणी संख्या 1 के अनुसार दर को आमेलित कर दिया गया है और पत्तन द्वारा मिश्रित घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया गया है। अतः प्रस्तावित विलोपन अनुमोदित है क्योंकि उसे घाटशुल्क दर में कवर कर लिया गया है।
टिप्पणी संख्या .6: घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर प्रभार्य होंगे। सीमाशुल्क विभाग की पूर्व लिखित अनुमति से निर्यात के लिए पत्तन में लाए गए कार्गो को यदि किसी कारण से हटाया जाता है तो ऐसे कार्गो के लिए लागू घाटशुल्क प्रभारों के समकक्ष शुल्क अंतरण अथवा किराया शर्तों पर भंडारित कार्गो पर ध्यान दिए बिना देय है।	टिप्पणी संख्या .6: घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर प्रभार्य होंगे। सीमाशुल्क विभाग की पूर्व लिखित अनुमति से निर्यात के लिए पत्तन में लाए गए कार्गो को यदि किसी कारण से हटाया जाता है तो बल्क कार्गो पर लागू घाटशुल्क प्रभार का 50% घाटशुल्क प्रभार और ब्रेक बल्क कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार का 75% घाटशुल्क प्रभार लागू होगा भंडारित कार्गो पर ध्यान दिए बिना के अंतरण अथवा किराया पर है, देय है।	सुकर प्रचालन अपेक्षा और बेहतर निष्पादन प्राप्त करने के लिए।	पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर मौजूदा टिप्पणी में डीपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित है।
---	टिप्पणी संख्या 15: महापत्तन न्यासों और उन पर प्रचालित टर्मिनलों द्वारा प्रहस्तित सभी कंटेनरों पर प्रति कंटेनर 145/- रु की राशि डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदान की जाने वाली तार्किक आंकड़ा बैंक (एलडीबी) सेवा के लिये अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार के लिये अदा करनी होगी।	नोट कर लिया है।	इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित बोओटी प्रचालकों के लिए डीएमआईसीडीसी लाजिस्टिक्स डाटा बैंक (एलडीबी) के लिए अनिवार्य संशोधित प्रयोक्ता प्रभार एमयूसी का 24 जुलाई, 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/12/2019-एमयूसी के द्वारा अनुमोदन किया है। इसलिए दिल्ली मुंबई औद्योगिक कारिगेट विकास निग (डीएमआईसीडीसी) द्वारा दी जा रही लाजिस्टिक्स डाटा बैंक सेवाओं के लिए कंटेनरों पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संशोधित एमयूसी दरें सभी महापत्तन न्यासों और उनमें सीओटी प्रचालकों पर दो वर्ष की अवधि के लिए, डीपीटी सहित, लागू होंगी। अतः डीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को उपयुक्त रूप से आशोधित कर दिया गया है

			और डीपीडी के संशोधित दरमानों के अध्याय 3 में टिप्पणी संख्या 15 के रूप में अंतर्विष्ट किया जाता है। इस संबंध में यह बताया जाता है कि उसे अन्य महापत्तन न्यूसों जैसे एनएमपीट, सीओपीटी, वीओसीपीटी आदि में भी जोड़ा गया है।
---	टिप्पणी संख्या 16: एनआईटी मैनिंग स्केल के अनुसार पत्तन श्रम की बुकिंग।	काल्पनिक बुकिंग को समाप्त करने के प्रयोजन से, यह प्रस्ताव किया जाता है कि ऑन-बोर्ड श्रम प्रभागों को घाटशुल्क प्रभागों में आमेलित कर दिया जाए।	प्रस्तावित टिप्पणी को दरमानों का भाग बनाये जाने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह प्रशुल्क संबंधी मामला नहीं है। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 7.4 के अनुसार डीपीटी सुनिश्चित करे कि वहां श्रम की कोई काल्पनिक बुकिंग न हो रही हो और पत्तन द्वारा अन्य समान काल्पनिक प्रभाग उगाहे न जा रहे हों।
2. विलंब शुल्क प्रभागों की अनुसूची 2.1. निःशुल्क अवधि	2. विलंब शुल्क प्रभागों की अनुसूची 2.1. निःशुल्क अवधि		
टिप्पणी संख्या .9: अदावाकृत सामान जब प्रभावी नियमों के अधीन पत्तन द्वारा बेचा जाता है, 7 दिनों की निःशुल्क अवधि डीपीटी द्वारा बोली स्वीकार किए जाने की तारीख से स्वीकृत होगी।	टिप्पणी संख्या .9: अदावाकृत सामान जब प्रभावी नियमों के अधीन पत्तन द्वारा बेचा जाता है, 30 दिनों की निःशुल्क अवधि डीपीटी द्वारा बोली स्वीकार किए जाने की तारीख से स्वीकृत होगी।	सुकर प्रचालन अपेक्षा के लिए	पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।
---	टिप्पणी संख्या 11: आयातक अथवा सीएचए द्वारा सौंप दिये गए कार्गो पर विलंब शुल्क प्रभाग उस दिन से समाप्त हो जायेगा जिस तारीख को कार्गो की नीलामी के लिए सीमा शुल्क अनापत्ति प्रमाण पत्र जारी करेगा।	कई बार आयातक अथवा निर्यातक सीमा शुल्क, मूल्य उतार-चढ़ाव, कार्गो का संदूषित होने, गलत घोषणा अथवा आयात या निर्यात में कानूनी मामले होने के कारण सामान के स्वामित्व का का परित्याग/अभ्यर्पित/त्याग देते हैं। वर्तमान प्रथा के अनुसार पत्तन विलंबन प्रभाग / प्लाट पर लंगरगाह भू-भाटक का बिल बनाते हैं और सामान के परित्याग पर आयातक/निर्यातक पत्तन प्रभागों का भुगतान नहीं करते। अतः पत्तन ने जब तक सीमा शुल्क विभाग से कार्गो की नीलामी करने संबंधी अनापत्ति प्रमाणपत्र प्राप्त होने की तारीख तक पत्तन देयता संग्रह करने का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त टिप्पणी संख्या 12	पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।
---	टिप्पणी संख्या 12: जब कभी सामान के उतरने के पश्चात् सामान को सीमाशुल्क विभाग द्वारा रोका/जब्त/अधिहरण किया जाता है, तो कब्जे की तारीख से विलंब शुल्क/भू-भाटक प्रभाग तब तक लागू नहीं होंगे जब तक कि सीमाशुल्क विभाग द्वारा जब्ती मुक्त नहीं कर दिया जाता।		
2.5. सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क	2.6. सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क		

---			टिप्पणी संख्या .8: आयातक अथवा सीएचए द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर किराया प्रभार उस दिन से नहीं लगेगा जिस तारीख को सीमाशुल्क द्वारा कार्गो के समान की नीलामी का अनापत्ति प्रमाणपत्र जारी किया जायेगा।			के अनुसार जब कभी सामान के उतरने के पश्चात् सामान को सीमाशुल्क विभाग द्वारा रोका/जब्त/अधिहरण किया जाता है, तो कब्जे की तारीख से विलंब शुल्क/भू-भाटक प्रभार तब तक लागू नहीं होंगे जब तक कि सीमाशुल्क विभाग द्वारा जब्ती मुक्त नहीं कर दिया जाता।	पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित किया जाता है।
2.6. (ख).कार्गो प्रहस्तन उपकरणों जैसे एचएमसी क्रेन, ग्रेब, फोर्कलिफ्ट, पे-लोडर्स, ट्रेलर, लूज गेयर, एचएमसी क्रेन, ग्रेब, क्रेन आदि के पार्किंग प्रभार			2.6. (ख).कार्गो प्रहस्तन उपकरणों जैसे एचएमसी क्रेन, ग्रेब, फोर्कलिफ्ट, पे-लोडर्स, ट्रेलर, लूज गेयर, एचएमसी क्रेन, ग्रेब, क्रेन आदि के पार्किंग प्रभार				
प्रभार का आधार	आवरित क्षेत्र	खुला क्षेत्र	प्रभार का आधार	आवरित क्षेत्र	खुला क्षेत्र	मौजूदा दरमानों के अध्याय 3 की अनुसूची 2.6(ख) के अनुसार, उक्त सेवा के प्रभार का आधार "प्रति वर्ग मीटर या उसका एक भाग प्रतिमाह या उसका एक भाग" है। वर्तमान प्रस्ताव में प्रति माह प्रभार के अतिरिक्त प्रति सप्ताह प्रभार जोड़ा गया है। माह के साथ-साथ सप्ताह दोनों के संयुक्त राजस्व को राजस्व आकलन में लेखबद्ध किया गया है।	उक्त सेवा के लिए साप्ताहिक प्रभार संबंधित सेवा के मासिक प्रभारों का ¼ है। पत्तन ने पुष्टि की है कि उनके प्रभाव का राजस्व आकलन लेखबद्ध किया गया है। उक्त को और डीपीटी द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण देखते हुए मासिक आधार पर मौजूदा दर के साथ-साथ साप्ताहिक आधार पर दर भी अनुमोदित की जाती है।
(i) प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग	83.70	43.20	(i) प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग	92.08	47.53		
			(ii) प्रति वर्ग मीटर अथवा उसका भाग प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	23.02	11.88		
3. कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के आन-बोर्ड श्रमिकों के मिश्रित दर प्रभार			विलुप्त			अनुसूची विलुप्त की जाती है और शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रत्येक वस्तु के लिए ऑन बोर्ड श्रम की दरें घाट शुल्क दर में आमेलित कर दी गई हैं। डीपीटी पर, इस समय, घाटशुल्क और ओबीएलसी प्रभार प्रति टन आधार पर उगाहे जाते हैं। पत्तन स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन विनियमन तथा कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लिए मैनिंग स्केल पर एनआईटी अवार्ड के कार्यान्वयन की प्रक्रिया में है। संकल्पित बुकिंग को समाप्त करने के लिए, यह प्रस्ताव किया जाता है कि ऑन-बोर्ड श्रम प्रभारों को घाटशुल्क प्रभारों के साथ आमेलित कर दिया जाए। बहुविध भुगतानों से बचने के लिए पत्तन के राजस्व को प्रभावित किये बिना राजस्व संग्रहण प्रक्रिया सरल	डीपीटी द्वारा दिये गए कारणों और चूंकि दरों को संबंधित घाटशुल्क प्रभारों में आमेलित कर दिया गया है के आधार पर कार्गो प्रहस्तन प्रभाग के आन-बोर्ड श्रमिकों के मिश्रित दर प्रभार अनुसूची को विलुप्त करने संबंधी डीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया जाता है।

		बना दी गई है। इसी प्रकार सीओपीटी के घाटशुल्क प्रभारों को भी सरल बनाया गया है।													
अध्याय IV विविध प्रभार	अध्याय IV विविध प्रभार														
4. भारतोलन प्रभारों की अनुसूची:	4. भारतोलन प्रभारों की अनुसूची:														
---	<table border="1"> <tr> <td>5.</td><td>रेल वैगनों में कार्गो लदान के इन-मोशन धर्म-कांटे का प्रयोग</td><td>प्रति वैगन</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(i). लदा वैगन</td><td></td><td>110.00</td></tr> <tr> <td></td><td>(ii). खाली वैगन</td><td></td><td>55.00</td></tr> </table>	5.	रेल वैगनों में कार्गो लदान के इन-मोशन धर्म-कांटे का प्रयोग	प्रति वैगन			(i). लदा वैगन		110.00		(ii). खाली वैगन		55.00	डीपीटी ने 3 नग इन-मोशन धर्मकांटे स्थापित किये हैं और प्रस्तावित दर सीएचपीटी दरमानों के अनुसार है।	पत्तन द्वारा प्रस्तावित दर 8 जून, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/21/2018-सीएचपीटी के द्वारा चेन्नई पत्तन न्यास के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की गई है। उक्त स्थिति को देखते हुए यह मान्य करते हुए कि पत्तन द्वारा अपनायी गई प्रणाली नई सेवा के लिए प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित विधियों में से एक है और नई सेवा के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित है। यही पद्धतिपत्तन इस मद को फार्म 3 में राजस्व आकलन में शामिल किया है।
5.	रेल वैगनों में कार्गो लदान के इन-मोशन धर्म-कांटे का प्रयोग	प्रति वैगन													
	(i). लदा वैगन		110.00												
	(ii). खाली वैगन		55.00												
---	टिप्पणी संख्या.3: जब कभी प्रयोक्ता, रेल वाहित कार्गो के कारण धर्म कांटे का प्रयोग नहीं करता तो उस पर भारतोलन प्रभार लागू नहीं होंगे। यह पत्तन क्षेत्र में सभी धर्मकांटों पर लागू होगा।	रेल वाहित कार्गो के भार तोलन के लिए इन-मोशन धर्म कांटों की स्थापना की गई है।	पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।												
6. पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची :	6. पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची :														
---	टिप्पणी संख्या.9: कार्मिकों (बोर्डिंग अधिकारी, सर्वेक्षक आदि) को जेटी से पोत तक ले जाने और वापस लाने की बोर्डिंग के लिए पत्तन क्रॉफ्ट के किराया प्रभार तटीय पोत के लिए 5000/- रु. और विदेशी पोत के लिए 185 अमीरीकी डालर प्रति घंटा अथवा उसके एक भाग के लिए लिये जायेंगे जो न्यूनतम 2 घंटे के अधीन होंगे।	डीपीटी को कार्मिकों (बोर्डिंग अफसर सर्वेयर आदि) को बोर्डिंग अथवा परिवहन के लिए 401 से 1500 बीएचपी के बीच के जीआरटी वाली एक लांच उपलब्ध करानी है। जब कभी ऐसी लांच उपलब्ध न हो तो उच्च शक्ति के क्रॉफ्ट/टग प्रदान करने होते हैं। अतः प्रस्तावित सोपाधिकता प्रवृत्त की गई है।	पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।												
10. 60 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभार:	10. 60 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के लिए किराया प्रभार:														

<p>टिप्पणी संख्या 1: औसत बर्थ-दिन उत्पादन की गणना के लिए सूत्र निम्नानुसार है:- एचएमसी द्वारा कुल लादी गई मात्रा/ऊतारी गई मात्रा _____ X 24 घंटे कुल लिया गया समय प्रारंभ से पूरा होने तक कुल लिया गया समय</p>	<p>टिप्पणी संख्या. 1: औसत बर्थ-दिन उत्पादन की गणना के लिए सूत्र निम्नानुसार है:- एचएमसी द्वारा कुल लादी गई मात्रा/ऊतारी गई मात्रा _____ X 24 घंटे कार्गो के लदान/उतरायी में प्रारंभ से पूरा होने तक कुल लिया गया समय</p>	<p>औसत बर्थ-दिवस उत्पादकता के परिकलन को सरल बनाने के लिए और इसे अधिक आसानी से समझ आने के लिए इस आशोधन का प्रस्ताव किया गया है।</p>	<p>मौजूदा सूत्र अधूरा प्रतीत होता है। अतः प्रस्तावित आशोधन इसे स्पष्ट करने के लिए किया गया है, अनुमोदित है।</p>
---	<p>टिप्पणी संख्या.(viii): कार्गो प्रचालनों से इतर एमएचसी की आपूर्ति के लिए प्रभार @ 10000/-रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग के लिए उगाहे जायेंगे।</p>	<p>60 टन क्षमता की हार्बर मोबाइल क्रेन के किराया प्रभारों में नई टिप्पणी जोड़ी जानी चाहिए।</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणी कार्गो प्रचालन से इतर एचएमसी के प्रयोग की व्यवस्था के प्रशुल्क निर्धारित करती है। अतः पत्तन स्वामित्व की 60 टन एचएमसी के लिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।</p>
---	<p>टिप्पणी संख्या.(ix): यदि क्रेन की अनुपलब्धता के कारण पत्तन द्वारा क्रेन की आपूर्ति नहीं की जाती तो एमएचसी की बुकिंग के लिए जमा कराया गया अग्रिम लौटा दिया जायेगा।</p>	<p>यह पाया गया है कि पाटीर नेएमएचसी बुक की और सेवा प्रदान करने के लिए अग्रिम राशि भी जमा कर दी परंतु किसी कारणवश जैसे अनुपलब्धता क्रेन खराब होना या अन्य किसी मुद्दे के कारण डीपीटी द्वारा एचएमसी की आपूर्ति नहीं की जाती। ऐसी स्थिति में, आवेदन की प्रक्रिया में और प्रयोक्ता की जमा राशि लौटाने में ज्यादा समय लगता है। अतः व्यापार को सरल बनाने के लिए और व्यापार को आसानी से बुकिंग कराने और वापसी की सुविधा देने के लिए प्रस्तावित सोपाधिकता लागू की जाती है।</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (ix) व्यापार के लाभ के लिए है और इस सिद्धांत के अनुरूप है कि प्रदान न की सेवा के प्रयोक्ता को प्रभारित न किया जाए। इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।</p>
---	<p>टिप्पणी संख्या.(x): जब क्रेन की आपूर्ति की जाती है परंतु पत्तन प्रयोक्ता द्वारा उपयोग में नहीं लायी जाती हो प्रभार 50000/-रु. प्रति क्रेन होगा। किसी प्रचालन कारण से उदाहरण स्वरूप ज्वार के कारण पोत के समयानुसार बर्थ पर न आने पर कोई प्रभार नहीं लिया जायेगा।</p>	<p>कांडला स्टीवडोर एसोसिएशन (केएसएएल) ने बताया है कि प्रस्तावित राशि तब प्रभारित न की जाए जब पोत किसी कारणवश बर्थ नहीं करता है और इस स्थिति में लदान/उतरायी कार्य नहीं हो सकते।</p> <p>इस संबंध में डीपीटी ने स्पष्ट किया है कि यह एक ज्वार पत्तन है, पोत की बर्थिंग और सेलिंग ज्वार पर निर्भर करता है और पोत का लदान व उतरायी विभिन्न प्रचालन संबंधी कारणों से भी प्रभावित होती</p>	<p>टिप्पणी संख्या (x) में पत्तन द्वारा क्रेन की आपूर्ति कर दी गई है परंतु पत्तन प्रयोक्ता द्वारा उसका प्रयोग न करने पर पत्तन ने प्रति क्रेन 50,000/-रु. के प्रभार का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त, उक्त दर तब प्रभारित नहीं होगी जब पोत किसी कारणवश बर्थ नहीं करता। पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी मामूली से आशोधन के साथ अनुमोदित की जाती है। शब्द “किसी कारणवश” को “किन्हीं प्रचालन कारणों से उदाहरणार्थ ज्वार” से प्रतिस्थापित किया जाए।</p>

		है। ऐसे अवसरों पर आने वाला पोत बर्थ नहीं कर पाता है जो स्टीवडोरों के नियंत्रण में नहीं होता। इसलिए, अंतिम वाक्य केएसएएल द्वारा दिये गए सुझाव पर जोड़ा गया है।																																																						
11. 120 टन क्षमता की हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रयोग प्रभार :	11. 120 टन क्षमता की हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रयोग प्रभार :																																																							
[डीपीटी के स्वामित्व की एचएमसी के किराया प्रभार डीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर प्राप्त पद्धति का अनुसरण करते हुए प्राधिकरण के 31 जुलाई 2018 के भिन्न आदेश संख्या टीएएमपी/29/2018-डीपीटी के द्वारा अनुमोदित किये गये थे। यह दरें थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यू पी आई) के 60% की सीमा तक वार्षिक सूचकांकन के अधीन होंगी और 5 वर्ष के लिये वैध होंगी अर्थात 07 मई 2023 तक]	<table><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">वस्तु</th><th colspan="2">सीलिंग दर प्रति टन (रु. में)</th></tr><tr><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr><tr><td>1</td><td>कतरन रद्दी</td><td>112.07</td><td>67.24</td></tr><tr><td>2</td><td>परियोजना कार्गो</td><td>222.48</td><td>133.49</td></tr><tr><td>3</td><td>पेट कोक और अन्य ब्लक कार्गो</td><td>69.19</td><td>41.51</td></tr><tr><td>4</td><td>अन्य ब्रेक ब्लक कार्गो</td><td>145.99</td><td>87.60</td></tr><tr><td>5</td><td>भारी गलन्शील रद्दी(एच एम एस)</td><td>222.25</td><td>133.35</td></tr><tr><td>6</td><td>कोयला</td><td>63.39</td><td>63.39</td></tr><tr><td>7</td><td>लवण</td><td>60.25</td><td>36.15</td></tr><tr><td>8</td><td>लोह अयस्क</td><td>59.28</td><td>59.28</td></tr><tr><td>9</td><td>खादयान मेट कोक</td><td>103.78</td><td>62.26</td></tr><tr><td>10</td><td>इस्पात कायल</td><td>90.59</td><td>54.35</td></tr><tr><td>11</td><td>जिप्सम एमओपी उर्वरक(डीएपी + यूरिया)</td><td>74.77</td><td>44.86</td></tr><tr><td>12</td><td>टिम्बर लाग</td><td>291.95</td><td>175.17</td></tr></table>	क्र.सं.	वस्तु	सीलिंग दर प्रति टन (रु. में)		विदेशी	तटीय	1	कतरन रद्दी	112.07	67.24	2	परियोजना कार्गो	222.48	133.49	3	पेट कोक और अन्य ब्लक कार्गो	69.19	41.51	4	अन्य ब्रेक ब्लक कार्गो	145.99	87.60	5	भारी गलन्शील रद्दी(एच एम एस)	222.25	133.35	6	कोयला	63.39	63.39	7	लवण	60.25	36.15	8	लोह अयस्क	59.28	59.28	9	खादयान मेट कोक	103.78	62.26	10	इस्पात कायल	90.59	54.35	11	जिप्सम एमओपी उर्वरक(डीएपी + यूरिया)	74.77	44.86	12	टिम्बर लाग	291.95	175.17	<p>पत्तन प्रयोक्ताओं को उच्च निष्पादन और अधिक उत्पादकता के लिए प्रोत्साहित करने के लिए पत्तन ने भिन्न कार्गो को लिए एमएचसी क्रेन द्वारा प्रहस्तित किसी मात्रा के लिए आधार दर निर्धारित की है। अतः चूंकि परियोजना से कुल वार्षिक केवल अधिकतम दर पर आधारित है, अधिकतम दर को प्रत्येक कार्गो के लिए दो उच्च अधिकतम दरों पर फ्रीज कर दिया गया है (यानी बुनियादी अधिकतम दर में 10% की वृद्धि)। इससे पत्तन को अधिक कार्गो प्रहस्तन और अधिक आय से आर्थिक लक्ष्य को प्राप्त करने में सहायता मिलेगी। उच्च उत्पादकता से पोत के टर्न-अराउंड समय को कम करने में मदद मिलेगी जिससे अधिक पोत प्रहस्तन से घाटशुल्क, मैरीन और पाइलटज प्रभारों के एकत्र करने में वृद्धि होगी। अतः इन सोपाधिकताओं को कोई प्रासंगिकता नहीं है, इसलिए इन्हें हटा दिया गया है।</p> <p>विश्लेषण के पैरा 12(xiv) में दिये गए विस्तृत कारणों के लिए यह उल्लेख करने के लिए एक टिप्पणी निर्धारित की गई है कि 31 जुलाई 2018 के आदेश में अनुमोदित सोपाधिकताओं सहित दरें यथानुमोदित जारी रखी जाएं।</p> <p>तथापि, डीपीटी को यह अनुमति दी जा रही है कि यदि आवश्यक हो तो वह इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित की तारीख से दो महीने के भीतर प्रासमिक पद्धति का अनुपालन करते हुए पत्तन स्वामित्व की एचएमसी के लिए अलग से प्रस्ताव ला सकता है। पत्तन को पर्याप्त तर्क देने होंगे कि जब पत्तन स्वामित्व की 120 टन एचएमसी की दर की वैधता मई 2023 तक है तो इस प्रस्ताव का औचित्य क्या है। डीपीटी द्वारा प्रस्तावित तीन नई टिप्पणीयां 120 टी एचएमसी के लिए पत्तन स्वामित्व की 60 टन एचएमसी के लिए प्रस्तावित नहीं टिप्पणियों के समान ही हैं। इन्हें अलग प्रस्ताव प्रशुल्क करते समय डीपीटी द्वारा अंतर्विष्ट किया जाए।</p>
क्र.सं.	वस्तु			सीलिंग दर प्रति टन (रु. में)																																																				
		विदेशी	तटीय																																																					
1	कतरन रद्दी	112.07	67.24																																																					
2	परियोजना कार्गो	222.48	133.49																																																					
3	पेट कोक और अन्य ब्लक कार्गो	69.19	41.51																																																					
4	अन्य ब्रेक ब्लक कार्गो	145.99	87.60																																																					
5	भारी गलन्शील रद्दी(एच एम एस)	222.25	133.35																																																					
6	कोयला	63.39	63.39																																																					
7	लवण	60.25	36.15																																																					
8	लोह अयस्क	59.28	59.28																																																					
9	खादयान मेट कोक	103.78	62.26																																																					
10	इस्पात कायल	90.59	54.35																																																					
11	जिप्सम एमओपी उर्वरक(डीएपी + यूरिया)	74.77	44.86																																																					
12	टिम्बर लाग	291.95	175.17																																																					
टिप्पणियां: (i) से (x) निजी सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात 120 टन एचएमसी की शासी दर उक्त आदेश में भी निर्धारित है।	टिप्पणियां:																																																							

	[डीपीटी द्वारा (i) से (x) तक की टिप्पणियां विलुप्त कर दी गयी हैं]		
---	डीपीटी द्वारा प्रस्तावित नयी टिप्पणियां टिप्पणी संख्या (i): एमएचसी की आपूर्ति के लिए कार्गो प्रचालनों से इतर प्रभार 10,000/-रु. प्रति घंटा या उसके एक भाग पर उगाहे जायेंगे।	डीपीटी द्वारा 60 टन पत्तन स्वामित्व एचएमसी और 120 टन एचएमसी के लिए समान ही हैं।	
---	टिप्पणी संख्या (ii): एमएचसी की बुकिंग के लिए अग्रिम जमा की राशि उस स्थिति में लौटा दी जायेगी यदि क्रेन की अनुपलब्धता के कारण क्रेन की आपूर्ति पत्तन द्वारा नहीं की जाती।		
---	टिप्पणी संख्या (iii): जब क्रेन की आपूर्ति कर दी जाये और पत्तन प्रयोक्ता उसका प्रयोग न करें तो 50,000/-रु. प्रति क्रेन का प्रभार लगेगा। तब प्रभार प्रभार्य नहीं होगा जब किसी कारणवश आने वाले पोत बर्थ न कर सके।		
12. डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए के प्रयोग की प्रभार अनुसूची:-	12. डीपीटी के कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के लिए के प्रयोग की प्रभार अनुसूची:-		
टिप्पणी संख्या.(2): यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति देता है। ऐसी अनुमति डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी।	टिप्पणी संख्या.(2): यदि किसी कारण से, जैसे चल नहीं रही, पहले से व्यस्त है उर्वरक औद्योगिक प्रयोजन के लिये आयातित किया गया है, पत्तन के के गोदामों में भंडारण स्थान कम है, जब उर्वरकों की बहुविध किस्मों के लदान के लिये रेक की मांग की गयी है आदि, सुविधा की अनुपलब्धता पर, डीपीटी प्रयोक्ताओं को पत्तन के भीतर या बाहर अन्य सुविधाओं का लाभ उठाने की अनुमति दे सकता है। ऐसी अनुमति डीपीटी द्वारा जारी की जायेगी।	डीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर आदेश के पैरा 12(x) में चर्चा की गई है।	ऋषि शिपिंग के अनुरोध और डीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण और आदेश की पैरा 12(x) में स्पष्ट किये गए कारणों के आधार पर प्रस्तावित आशोधन अनुमोदित हैं। इस मद का राजस्व आकलन फार्म 3 में लेखबद्ध किया गया है।
[कार्गो जेटी क्षेत्र के भीतर गोदाम संख्या 34 में उर्वरकों की स्वचालित बैग भराई और रेक लदान के प्रशुल्क निर्धारित के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 18 जनवरी 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/33/2018-डीपीटी का पैरा 11.2 अनुबद्ध करता है कि चूंकि प्रचालन और अनुरक्षण के लिए मैसर्स	टिप्पणी संख्या.(5): प्रस्तावित सेवा की वैधता प्रस्तावित सेवा के प्रचालन और अनुरक्षण की संविधा अवधि तक होगी।	डीपीटी ने उक्त टिप्पणी को अंतर्विष्ट करने का प्रस्ताव 18 जनवरी, 2019 के आदेश संख्या टीएमपी/33/2018-डीपीटी के पैरा 11.2 के अनुसार में किया है।	डीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी संख्या (5) अनुमोदित है।

ऋषि शिपिंग को प्रचालन और अनुरक्षण का संविदा 8 वर्ष की अवधि के लिए दिया गया है और डीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क मानक आधार पर हैं, अनुमोदित दर को डीपीटी द्वारा दिये गए प्रचालन और अनुरक्षण संविदा के साथ सह-समाप्य किया जाता है।]									
---	<div>(13) खतरनाक अपशिष्ट/ अवपंक को हटाना/ खतरनाक अपशिष्ट/ अवपंक को हटाना</div> <table><tr><td>विवरण</td><td>यूनिट</td><td>देय प्रभार</td></tr><tr><td>खतरनाक अपशिष्ट/ अवपंक को हटाना</td><td>प्रति टन या उसका भाग</td><td>790.00</td></tr></table>	विवरण	यूनिट	देय प्रभार	खतरनाक अपशिष्ट/ अवपंक को हटाना	प्रति टन या उसका भाग	790.00	डीपीटी द्वारा अंतिम संशोधित प्रस्ताव में शामिल किया गया है।	यह पता चलता है कि प्रस्तावित दर विविध सेवाओं के लिए है और अनिवार्य किस्म की नहीं है। पत्तन ने प्रस्तावित दर का फार्म संख्या 3 में राजस्व प्रभार को लेखबद्ध भी किया है। इसलिए प्रस्तावित दर अनुमोदित है।
विवरण	यूनिट	देय प्रभार							
खतरनाक अपशिष्ट/ अवपंक को हटाना	प्रति टन या उसका भाग	790.00							
<div>अध्याय V</div> <div>तुना पत्तन के लिए दरें</div>	<div>अध्याय V</div> <div>तुना पत्तन के लिए दरें (बार्ज जेट्टी का डीपीटी)</div>								
<div>1. पत्तन देयता अनुसूची</div> <div>अंतर्विष्ट की जानी है।</div>	<div>1. पत्तन देयता अनुसूची</div> <div>टिप्पणी संख्या. 1: पत्तन देयता पत्तन सीमा में प्रवेश के समय पोत की हैसियत के आधार पर प्रभारित कि जायेगी।</div>	—	1.2. (iv) पर मौजूदा और प्रस्तावित सामान्य शर्त पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा महानिदेशक पोत परिवहन द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी। पत्तन ने तुना पत्तन पर पत्तन देयता के लिए अनन्य रूप से अलग से टिप्पणी प्रस्तावित कर कोई कारण नहीं बताया है और इस सामान्य निर्धारण के अनुरूप भी नहीं पाया गया है। एसी स्थिति में, तुना पत्तन की पत्तन देयता के लिए अलग से टिप्पणी निर्धारित करने की कोई जरूरत नहीं है। तुना पत्तन सामान्य शर्त 1.2 (iv) द्वारा शासित होगा।						

4. घाटशुल्क प्रभार अनुसूची:	4. घाटशुल्क प्रभार अनुसूची:																	
टिप्पणी संख्या .1: उपर्युक्त दरों के अलावा पत्तन लेबर की पूर्ति के लिये 15/-रु प्रति एम टी ब्रेक बल्क कार्गो प्रभारित होगा (जैसा मार्च 2018 में भेजे गये प्रस्ताव में प्रस्तविद किया गया था)।	विलुप्त	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए पत्तन श्रमिकों की आपूर्ति की मौजूदा दर को तूना पत्तन के प्रस्तावित घाटशुल्क में आमेलित कर दिया गया है।	पत्तन द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित विलोपन सही प्रतीत होता है और इसलिए अनुमोदित है।															
---	टिप्पणी संख्या. 1: घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर वसूल किए जाएंगे।	---	प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित है।															
5 सामान्य कार्गो की भंडारण प्रभार अनुसूची	5 सामान्य कार्गो की भंडारण प्रभार अनुसूची																	
---	<table><tr><td>(iii)</td><td>बिनस और ऊंची कुर्सी</td><td></td></tr><tr><td></td><td>2 महीने तक</td><td>184.82</td></tr><tr><td></td><td>2 महीने से अधिक 3 महीने तक</td><td>369.65</td></tr><tr><td></td><td>3 महीने से अधिक 6 महीने तक</td><td>462.06</td></tr><tr><td></td><td>6 महीने से अधिक</td><td>554.47</td></tr></table>	(iii)	बिनस और ऊंची कुर्सी			2 महीने तक	184.82		2 महीने से अधिक 3 महीने तक	369.65		3 महीने से अधिक 6 महीने तक	462.06		6 महीने से अधिक	554.47	---	कांडला प्रभाग के लिए सामान्य कार्गो के लिए खुले स्थान की अनुसूची 2.5 (क) भंडारण शुल्क में बिनज़ और रेज़ड प्लिथ के लिए निर्धारित दर शामिल है। पत्तन ने कांडला प्रभाग के लिए लागू मौजूदा दर को तुना पत्तन के लिए अपनाने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क मद अनुमोदित है।
(iii)	बिनस और ऊंची कुर्सी																	
	2 महीने तक	184.82																
	2 महीने से अधिक 3 महीने तक	369.65																
	3 महीने से अधिक 6 महीने तक	462.06																
	6 महीने से अधिक	554.47																
अध्याय 5क मैरीन संबंधी सेवायों के प्रशुल्क कांडला पत्तन न्यास द्वारा तुन/तेकरा में एकेबीपीटीपीएल द्वारा आरम्भ किये गए शुष्क बल्क टर्मिनल पर प्रदान की जाती हैं।	विलुप्त	इस पर डीपीटी के प्रस्ताव के पैरा 12(xv) में विश्लेषण करते समय विस्तार से चर्चा की गई है, इसमें दिये गए कारणों से अनुमोदित है। सामान्य शर्तों और निबंधनों के पैरा 1.2 में यह उल्लेख करते हुए टिप्पणी (xx) अंतर्विष्ट की गई है कि कांडला प्रभाग में लागू पोत संबंधी प्रभार किसी द्विअर्थकता से बचने के लिए तुना/टेकरा स्थित एकेबीटीपीएल द्वारा आरंभ किये गए शुष्क बल्क टर्मिनल पर लागू होंगे।																

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 21st November, 2019

No. TAMP/28/2019-DPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Deendayal Port Trust (DPT) for general revision of its Scale of Rates, on 10 October 2019. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 10 October 2019 was notified in the Gazette of India on 30 October 2019 vide Gazette No.377. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the DPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports**Case No.TAMP/28/2019-DPT****Deendayal Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 10th day of October 2019)

This case relates to a proposal dated 06 June 2019 received from the Deendayal Port Trust (DPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2. The existing SOR of the DPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/18/2016-KPT dated 21 June 2016 which was notified in the Gazette of India on 10 August 2016 vide Gazette No. 319. The validity of existing SOR of DPT expired on 31 March 2019 as prescribed in the said Order. The validity of said existing SOR of DPT was extended up to 30 September 2019 and communicated to all Major Port Trusts including DPT vide our letter No. TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019.

3. All the Major Port Trusts were governed by the Tariff Guidelines of 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No. IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new “Tariff Policy for determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018” for determination of SOR which are due for revision in Major Port Trusts with effect from 01 April 2019 under Section 111 of the Major Port Trusts (MPT) Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy Guidelines, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. The said Tariff Policy, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including DPT vide our letter No. TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy is notified in the Gazette of India vide Gazette No.29 dated 30 January 2019. The said Working Guidelines, 2018 was forwarded to all Major Port Trusts including DPT vide our letter No. TAMP/79/2018-Misc. dated 04 February 2019.

4.1. In this backdrop, the DPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2018 vide its letter dated 06 June 2019 for general revision of its SOR. The DPT has made the following submissions/ factors considered regarding its general revision proposal:

- (i). Rates of On Board labour charges have been merged into Wharfage rates for each commodity. Similarly, Shore labour charges also have been included in Wharfage rates of Break bulk Commodities.
[Schedule No.3 under Chapter-III for Cargo Related Charges of existing SOR].
- (ii). Proposed rates for Port dues & Pilotage for Dry Bulk Terminal of M/s. AKBTPPL at Tuna Tekra have been brought at par with Kandla rates.
[Chapter-VA of existing SOR].
- (iii). New Levy of Lighterage charges at OTB/Anchorage of `6.00 and \$0.1562 PMT for coastal and Foreign cargo respectively, has been introduced.
[Schedule No.3.1 C under Chapter-II for Vessel Related Charges of proposed SOR].

- (iv). New levy of In Motion Weighbridge for cargo loaded in Railway wagons of ₹110.00 and ₹55.00 for each Loaded and Empty wagon respectively has been introduced, based on Chennai Port Trust's rates.
[Schedule No.4 under Chapter-IV for Miscellaneous Charges of proposed SOR].
- (v). Introduction of new levy i.e. Charges for carrying out Bollard Pull test of ₹11,893.86 and US \$434.72, as approved by the Board vide Board Resolution No.101 of Board meeting held on 14 December 2018 is proposed.
[Schedule No. 3.6 under Chapter-II for Vessel Related Charges of proposed SOR].
- (vi). In the Schedule of Berth hire charges, the rates proposed have been modified, i.e. Rates are proposed now for Non- crane berth and if shore crane is utilized then 190% of the Non-cranes berth hire charges shall be levied. Non-cranes berth hire charges has been increased by 5%.
[Schedule No.3.1 A under Chapter-II for Vessel Related Charges of proposed SOR].
- (vii). Commodity "Metals (Ferrous / Non-Ferrous) (Including Pipes, plates, pig iron and coil sheet)" under Schedule of Wharfage charges has been splitted into 2 i.e. "Metals (Ferrous/Non-Ferrous) (Including plates, pig iron and other steel coils)" and "Metals (Ferrous/Non-Ferrous) (Including Steel Pipes and Wire Rod coils)", with 10% and 15% increase in Wharfage rates respectively.
[Schedule No.1 under Chapter-III for Cargo Related Charges of proposed SOR].
- (viii). New commodity has been introduced in Schedule of Wharfage as "Aggregates and stone chips" and rates proposed are ₹16.98 and ₹28.32 PMT for Coastal and Foreign cargo respectively.
[Schedule No.1 under Chapter-III for Cargo Related Charges of proposed SOR].
- (ix). Flat rate for Motor vehicles except Motor cycles has been introduced at ₹1117.26 and ₹1862.10 for Coastal and Foreign cargo based on SOR of Cochin Port Trust.
[Schedule No.1 under Chapter-III for Cargo Related Charges of proposed SOR].
- (x). Under Misc. Pilotage charges, new service has been added i.e. "Inward/ Outward/ Shifting Pilot Memo late submission" and charges proposed for Coastal and Foreign vessels are ₹13,207.64 and \$534.29 for Kandla and of ₹ 8709.91 and \$352.34 for Vadinar respectively has been introduced.
[Schedule No.2.2 under Chapter-II for Vessel Related Charges of proposed SOR].
- (xi). Under Schedule of Anchorage charges new levy i.e. "Vessels entering the Port limits and anchor without approval of Port" has been introduced and rate of ₹8,000 and \$200 for Coastal and Foreign vessels respectively for both Kandla and Vadinar.
[Schedule No.3.1 to 3.5 under Chapter-II for Vessel Related Charges of proposed SOR].
- (xii). With regard to 120 ton HMC, fixing of ceiling rate based on per metric tonne cargo handled is proposed rather than rate based on the performance standard. This is done by freezing the ceiling rate at two higher ceiling rate i.e. with 10% increase in base ceiling rate for each cargo. Further, as the productivity of the "Pet coke" is similar to the "Other bulk cargo" such as stone chips, Feldspar, Iron ore, hence, "Pet coke" has been removed from the category of Food Grains, Met Coke, Pet Coke and added to the category of "Other Bulk Cargo" (i.e. ₹65.31 Per tonne for foreign and ₹39.18 Per tonne for coastal rate).
[Schedule No.11 under Chapter-IV for Miscellaneous Charges of proposed SOR].
- (xiii). The proposed rate by DPT for most of the items is the existing rate after applying the indexation factor of 2017-18 (2%), 2018-19 (3.45%) and 2019-20 (4.26%). For a few items, increase/ decrease proposed in the rate/applicable as per Existing Scale of Rates after indexation in various activities of Kandla/ Vadinar are as follows:

Sr. No	Activity	Proposed hike in %
I.	Kandla/Vadinar	
A.	Vessel Related Charges	
1.	Berth Hire (Non-Crane berth)	5%
2.	Dry Docking Charges	2%

B.	Cargo Related Charges	
(i)	Wharfage Charges	
1.	Coal	6%
2.	Salt	7%
3.	POL Products	12%
4.	Chemicals – Hazardous & Non-Hazardous	10%
5.	Metals (Ferrous/Non-Ferrous) (Including plates, pig iron and other steel coils)	10%
6.	Metals (Ferrous/Non-Ferrous) (Including Steel Pipes and Wire Rod coils)	15%
7.	Service Charge on Rail Borne Cargo	20%

- (xiv). As per Para 2.1 of Working Guidelines to operationalise the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018, the Annual Revenue Requirement (ARR) i.e. Form-1 for the year 2019-20 of ₹1107.86 crores after indexation of 3.45% for the year 2018-19 and 4.26% for the year 2019-20 has been certified by practicing Chartered Accountant.
- (xv). Also, Revenue Estimation i.e. Form-3, totaling to ₹1106.11 crores for the year 2019-20 has been certified by practicing Chartered Accountant, as per para 2.9 of Working Guidelines to operationalise the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018.
- (xvi). The Board in its meeting held on 28 May 2019 has approved the proposal of Revision of Scale of Rates of DPT, vide Board Resolution No.17. Copy of the minutes of the Board Meeting is furnished.
- (xvii). TAMP, is requested to kindly consider and approve the General Revision of SOR of DPT as per “Policy for determination of tariff for Major Port Trusts, 2018” under sections 48, 49, 49(A), 49(B) and 50 of the MPT Act, 1963.

4.2. The DPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form-3.

- (i). A summary position of ARR computation furnished by DPT is tabulated below:

(₹ in Lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (Including depreciation)	50117.31	52823.73	53216.42
(ii).	Management & General Overheads	12040.78	13054.77	14582.48
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	14569.55	21920.17	51202.76
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)	76727.64	87798.67	119001.66
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (Including depreciation)	1090.42	1051.35	1071.25
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	261.98	259.83	293.55
	(c). Allocated FME	23.17	58.33	101.11
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	1375.57	1369.51	1465.91
(ii).	Interest on loans	15.00	18.18	26.55

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(iii).	2/3rd of One-time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of ex-gratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a). Wage Revision arrears	3.97	0.67	487.69
	Subtotal 2(iii) = [(a)]	3.97	0.67	487.69
(iv).	2/3rd of the Contribution to Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity fund and Leave Encashment fund	9002.95	12659.71	30786.59
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	0.00	0.00	0.00
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	10397.48	14048.07	32766.74
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	66330.16	73750.60	86234.92
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = $[Y1+Y2+Y3]/3$	75438.56		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	120680.07		
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	45558.07		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	547.14		
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.	0.00		
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.	0.00		
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00		

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
	(a). Inventory			63.73
	(b). Sundry Debtors			4728.29
	(c). Cash			0.00
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			4792.02
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			170483.02
(6).	Return on Capital Employed 16% on SI. No. 5(vii)			27277.28
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]			102715.84
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 I.E. @ 3.45% (7*1.0345)			106259.54
(9).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 I.E. @ 4.26% (8*1.0426)			110786.19
(10).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			110786.19
(11).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No. 9 above.			110610.69

- (ii). The DPT has furnished in Form 3 detailed working of revenue estimation at the proposed tariff for the actual traffic of 2017-18. As per the said form, the total revenue estimated at the proposed tariff from Cargo, Vessel, Miscellaneous charges is ₹1,106.11 crores.
- (iii). The Performance Standards proposed by DPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards
(1).	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) (Note)	17781
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	30.57
(2).	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	4.72
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	2.04

5.1. In response to our letter dated 11 June 2019, the DPT vide its letter dated 15 June 2019 has made following submissions:

- (i). The DPT has hosted the entire proposal (excluding Annual Accounts) and proposed Scale of Rates on its website on 30 May 2019 and also confirmed that hosting of proposal on DPT website was intimated to concerned users/ user associations.
- (ii). ARR in Form-1 and Revenue Estimation in Form-3 duly certified by practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant are furnished.

- (iii). Copies of the Annual Administration Report and Audited Annual Accounts for each of the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 are also furnished.

5.2. It was understood from the website of DPT that the DPT has only hosted proposed SOR and Performance Standards instead of entire proposal. The port was, therefore, vide our letter dated 12 July 2019 again requested to confirm the hosting of its entire proposal (excluding Annual Accounts) in its website duly providing the designated email address of Port as well as TAMP for comments of relevant stakeholder/ users within 15 days' time. In response, DPT has vide its email dated 14 July 2019 stated that it has hosted proposed SOR and Performance Standards and has also furnished a screen shot of DPT website showing hosting of proposed SOR.

6.1. Kandla Port Customs House Agent Association (KPCHAA) vide its email dated 12 July 2019, Kandla Liquid Tank Terminal Association (KLTTA) vide its email dated 12 July 2019, Vadinar Oil Terminal Limited (VOTL) vide its email dated 12 July 2019 and M/s. Emperius Infralogistics Pvt. Ltd. (EIPL) vide its email dated 13 July 2019 have requested to share the copy of proposal.

6.2. In this regard, vide our email dated 15 July 2019, a copy of DPT e-mail dated 14 July 2019 confirming hosting of entire proposed SOR on its website and screenshot of where it is hosted on the website of DPT was forwarded to the KPCHAA, KLTTA, VOTL and EIPL with a request to furnish comments immediately.

7. We received comments from Rishi Shipping, KPCHAA, VOTL, IFFCO, KSAL and KPSAA on the subject proposal which were forwarded to DPT as feedback information. The DPT has responded vide its letters dated 22 August 2019.

8. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the DPT was requested vide our letter dated 18 July 2019 to furnish information/ clarifications on a few points by 31 July 2019. This was followed up by reminder dated 23 July 2019 and D.O. letter dated 6 August 2019. The DPT has furnished its reply on additional information/clarification vide its letter dated 20 August 2019 and subsequent emails dated 17 September 2019 and 19 September 2019. A summary of additional information/ clarification sought by us and reply furnished by DPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / Clarification sought by us	Reply furnished by DPT
1.	<u>General:</u> The port to furnish a copy of Board resolution No.101 of Board Meeting held on 14 December 2018 approving Charges for carrying out Bollard Pull Test as the copy of the said resolution is not accompanied with the proposal.	A copy of Board Resolution 101 of Board Meeting held on 14 December 2018 approving the charges for carrying out Bollard Pull Test is furnished.
2.	<u>Annual Revenue Requirement (FORM No.1):</u>	
(i).	Clause 2.2 (i) of the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines stipulates that all expenses relating to Estate related activity to be excluded for the computation of ARR. It is, however, seen from Form-1 that the DPT has excluded an amount of ₹1,090.42 lakhs, ₹1,051.35 lakhs and ₹1,071.25 lakhs towards Operating Expenses including depreciation for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 as against actual Operating Expenses for estate activity reported in Annual Accounts at ₹4,488.78 lakhs, ₹4,241.07 lakhs and ₹4,330.41 lakhs including depreciation for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The DPT has not excluded ₹3,398.36 lakhs, ₹3,189.72 lakhs and ₹2,861.92 lakhs citing that it relates to maintenance expense of Gopalpuri, Vadinar and Kandla Colony. The Tariff Guidelines, 2018 of MOS do not provide for inclusion of maintenance expenses of colonies in the ARR. The DPT, therefore, to exclude the operating expenses of Estate activity as reported in its Audited Annual Accounts for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18.	The operating expenditure of Estate Activity as per Annual Accounts is also inclusive of expense incurred on maintenance of Gopalpuri and Kandla Port staff colony, hence same has been excluded from the Estate activity. The depreciation of estate activity is inclusive of depreciation of capital expenditure incurred for cargo handling activity of the port and not pertaining to estate activity. Hence the above two nature of expenses has been excluded from the operating expenditure of Estate activity. Further, Tariff Guidelines, 2018 of the MOS do not provide for exclusion of maintenance expenses of colonies in the ARR. Even during the last general revision of SOR of DPT, above nature of expenditure were excluded from Estate Activity expense. The detail of expenditure as per annual accounts & expenditure is furnished.
(ii).	<u>Sl. No. 2 (iii): 2/3 of the one-time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity and ex-gratia payment etc.:</u>	
	As per Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018, 1/3 rd of the one-	Proposal has been revised based on actual

	<p>time expenses, if any, like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity and ex-gratia payment etc. is to be included. The DPT has not considered for exclusion 2/3rd of one-time expenses relating to ex-gratia on special VRS to the tune of ₹166.62 lakhs for the year 2015-16. The DPT to make necessary correction in Form-1 in the ARR as per clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with note 2(ii) of Form 1 of the Working Guidelines in this regard.</p>	<p>expenditure for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 and the ARR so assessed as on 31.03.2019 has been indexed by 100% of WPI applicable for the year Y4, which is in line with clause 2.7 of Working Guidelines and clause 2.3 of Tariff Policy 2018. Accordingly, as there is no expense relating to ex-gratia on special VRS during the above 3 years. Hence 2/3rd of the same has not been excluded.</p> <p>[Further, DPT vide its email dated 17 September 2019 has confirmed that the Board vide Resolution No.18 in the Board meeting held on 28 May 2019 has resolved to approve the Annual Accounts of the DPT for the year 2018-19 i.e. Balance sheet as on 31 March 2019 and Profit and Loss Account for the year 2018-19 is under submission to the Principal Director of Commercial Audit and Ex-Officio Member.]</p>																				
(iii).	<p><u>Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018:</u></p> <p>As per Clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018, expenses relevant for captive berth is to be excluded. The DPT to confirm that there is no captive berth as port has considered nil amount for exclusion under this clause.</p>	<p>It is to confirm that there is no operating expenditure on development of captive Berth, hence NIL amount has been excluded under this clause.</p>																				
(iv).	<p><u>Expenses related to Railways:</u></p>																					
	<table><tr><th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>Railway Earnings (A)</td><td>94.35</td><td>260.92</td><td>256.13</td></tr><tr><td>Railway related expenses (B)</td><td>146.52</td><td>579.92</td><td>607.93</td></tr><tr><td>Average expenses (C)</td><td colspan="3">444.79</td></tr><tr><td>Deficit (D= A-B)</td><td>(-) 52.17</td><td>(-) 319.00</td><td>(-) 351.80</td></tr></table> <p>(a). The DPT to clarify the reasons for steep increase in the railway related expenses in the year 2016-17 and 2017-18 in comparison to 2015-16.</p>	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	Railway Earnings (A)	94.35	260.92	256.13	Railway related expenses (B)	146.52	579.92	607.93	Average expenses (C)	444.79			Deficit (D= A-B)	(-) 52.17	(-) 319.00	(-) 351.80	<p>The steep increase in the Railway related expense in the year 2016-17 and 2017-18 in comparison to 2015-16 is due to increase in expenditure towards depreciation of Railway assets on account of creation and capitalization of Railway assets during these years.</p>
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18																			
Railway Earnings (A)	94.35	260.92	256.13																			
Railway related expenses (B)	146.52	579.92	607.93																			
Average expenses (C)	444.79																					
Deficit (D= A-B)	(-) 52.17	(-) 319.00	(-) 351.80																			
	<p>(b). The port may first exclude the entire railway related expenses.</p> <p>Further, since it is seen from the above table that Railway activity is in deficit, the deficit given at (D) in the above table may be added while computing the ARR computation as the railway revenue is not sufficient to meet the railway expenses. If the expense includes any expense related to BOT operator (whose tariff is fixed separately), the same may be excluded while adding the deficit in the computation of ARR. Consequent to that, the estimate of ARR may be modified and necessary modification may be done in tariff increase proposed and revenue estimate so as to be within the estimated ARR. This is in line with the approach adopted by the Authority in the recent rate revision of MOPT, NMPT and MBPT.</p>	<p>At DPT, Railway earnings is towards levy of Special Port service charges for Rail Bound / Rail Borne cargo passing through the Port. Operation and maintenance cost of Railway activities incurred by Port has been included in working of ARR and Income from railway also included in Form-3. Therefore, no modification is required in the estimated ARR. Further, expense does not include any expenses exclusively related to BOT operations.</p>																				

3.	<p><u>Capital Employed [Form 1 Sl. No.5 (i)]:</u></p> <p>While arriving at the Capital Employed as on 31 March 2018, the DPT has considered net fixed assets at ₹1,20,680.07 lakhs as against ₹1,29,828.43 lakhs as reported in Audited Annual Accounts and excluded an amount of ₹9,148.36 lakhs towards the net fixed assets related to PPP projects as per list attached as Annexure-I. As regards Work-in-progress, the DPT has considered ₹45,558.07 lakhs as against ₹45,647.25 lakhs reported in Audited Annual Accounts and excluded an amount of ₹89.19 lakhs towards the Work-in-progress related to PPP projects as per list attached as Annexure-II. Both Annex-I and II are not found to have been attached to the proposal. The port has done some adjustments in the excel sheet but that is not clear and not explained in the proposal. The port to furnish Annex-I and II and also explain the basis for exclusion of ₹9,148.36 lakhs and ₹89.19 lakhs from net fixed assets and work in progress respectively relating to PPP. It is relevant to state that such an adjustment was not done by the port during the last general revision. The port to confirm that the net fixed assets considered for exclusion in the current general revision of the SOR have been captured while arriving at upfront tariff for the respective PPP projects and furnish details thereof.</p>	<p>Copy of Board Resolution (Annex-I) and the details of expenditure as per annual accounts and expenditure (Annex-II) are furnished. The capital expenditure related to PPP projects as per Annex-I has been excluded from the net fixed assets as reported in Annual Accounts and balance amount has been considered while arriving at the capital employed. Similar adjustment has been made from work in progress for the assets related to PPP projects. Similar adjustment was done by DPT during last general revision. It is to confirm that net fixed assets considered for exclusion in the current general revision of the SOR have been captured while arriving at upfront tariff for the respective PPP projects.</p>
4.	<p><u>Working Capital (Form 1 Sl. No.5 (vi) (a) and Form 4):</u></p>	
(i).	<p>While considering Six months average requirement of Other Inventory excluding fuel and customized spares, it is seen from the excel working that the DPT has considered ₹127.46 lakhs for arriving at allowable Inventory for computation on Working Capital as per norms which includes Marine store and Workshop store as per the figures of the inventory reported in page 9 of the Audited Accounts for the year 2017-18. However, the inventory of Marine store of ₹2.99 lakhs is not considered for arriving at the Working Capital. The reasons, therefor, to be explained.</p>	<p>The inventory of Marine stores has now been considered for arriving at the working capital.</p>
(ii).	<p>As per clause 2.5 of the working guidelines, limit for Sundry Debtors is two months of Estate Income and Railway terminal charges payable by Indian Railway. As per the figures reported in the Audited Accounts, this works out to ₹4,988.18 lakhs (₹29,929.08 lakhs /12*2). Whereas, it is seen from the Form-4 that the DPT has considered ₹4,685.60 lakhs (i.e. ₹28,113.61 lakhs *2/12) which do not match with the figures to be considered as per the Audited Accounts for the year 2017-18. The reasons for the difference to be explained.</p>	<p>As per clause 2.5 of working Guidelines in arriving at 2 months limit for Sundry Debtors towards Estate income to the tune of ₹4728.29 Lakhs (2 Months) is considered based on the revised proposal.</p> <p>[In the cost statement, DPT has also considered 2 months of Railway Terminal Charges as a part of Sundry Debtors.]</p> <p>[Subsequently, DPT vide its email dated 17 September 2019, has requested to exclude income from employees of DPT towards License fees, Water & Electricity charges at ₹95.95 lakhs from calculation of debtors in working capital.]</p>
5.	<p><u>ARR indexation (Form-1):</u></p> <p>As per Clause 2.7 of Working Guidelines and as stipulated in clause 2.3 of the Tariff Policy, 2018, the ARR so assessed as on 31st March of Y3 need to be indexed by 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year Y4 as communicated by TAMP to the Major Port Trusts.</p> <p>As against the above position, the DPT has indexed the ARR as of 2017-18 by 3.45% indexation factor for the year Y4</p>	<p>The proposal has been revised based on Y1, Y2 and Y3 as 2016-17, 2017-18 and 2018-19 and ARR as on 2018-19 and ARR as on 2018-19 has been indexed for the year Y4 i.e. 2019-20 at 4.26%. Accordingly the revised proposal with indexed ARR for 2019-20 at ₹1229.62 crore and revenue</p>

	2018-19 at 3.45% and further indexed is by 4.26% for the year 2019-20 i.e. Y5. This is not in line with the guideline position and the ARR computation done by other Major Port Trusts. The DPT may, therefore, correct the ARR computation by excluding the 4.26% indexation applied by the port. This will be in line with the approach followed by DPT and other Major Port Trusts during the last general revision of its SOR.	estimation at proposed rate is ₹1227.47. Complete revised proposal is furnished.																
6.	<u>Revenue estimation (Form-3):</u>																	
(i).	In Form 3, the existing rate given by the DPT is after applying indexation for the years 2017-18, 2018-19 and 2019-20 at 3.45%, 2% and 4.26% respectively. Since the rate to be approved will be applicable for the year 2019-20 with prospective effect, and consequent to the point made in para V above, the indexation factor applied for 2019-20 in the existing rate for comparison with the proposed rate may exclude 2019-20 indexation factor. There may not be any change in the proposed rate on this account. The percentage increase may, however, have to be corrected.	In view of reply as above for Para 5, no correction is required.																
(ii).	As per Clause 2.5 of the Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the traffic to be considered should be the overall traffic exclusively of the port in the year 2017-18. The actual traffic handled by the DPT as recorded in the Administration Report of 2017-18 is 110.10 Million Metric Tonnes (MMT) (Page No.48 of Administration Report). However, as per Form 3, the total cargo traffic considered by DPT for revenue estimation of wharfage charge is only 45.60 MMT. The DPT to reconcile the mismatch in the cargo traffic considered in the revenue estimation vis-à-vis the actual cargo traffic reported for the year 2017-18. The DPT to confirm that the revenue estimates from cargo handling service is the actual cargo handled exclusively by the DPT in the year 2017-18.	<p>The actual traffic handled by DPT is 115.40 MMT during the year 2018-19.</p> <p>Details of traffic handled is furnished as under:</p> <table><tr><th>Traffic 2018-19</th><th>Total</th></tr><tr><td>Dry Traffic handled by DPT (excluding BOT)</td><td>35482591</td></tr><tr><td>BOT traffic Kandla</td><td>10726645</td></tr><tr><td>Liquid Kandla</td><td>14451700</td></tr><tr><td>IOCL Traffic-OOT Vadinar</td><td>25739705</td></tr><tr><td>Essar - Crude + POL (BOT)</td><td>28493821</td></tr><tr><td>Transshipment - IOC Crude</td><td>507384</td></tr><tr><td>Total Traffic</td><td>115401846</td></tr></table> <p>The Actual traffic handled during 2018-19 is 115.40 MMT. The traffic considered for wharfage estimation at Kandla is 49.93 MMT during 2018-19 (Rows 128 to 233), IOC traffic at Vadinar of 25.74 MMT (Row 701). The BOT traffic at Kandla of 10.73 MMT and BOT traffic at Vadinar (ESSAR) of 28.49 MMT and transshipment of 0.51 MMT is shown separately, thereby totaling to 115.40 MMT.</p>	Traffic 2018-19	Total	Dry Traffic handled by DPT (excluding BOT)	35482591	BOT traffic Kandla	10726645	Liquid Kandla	14451700	IOCL Traffic-OOT Vadinar	25739705	Essar - Crude + POL (BOT)	28493821	Transshipment - IOC Crude	507384	Total Traffic	115401846
Traffic 2018-19	Total																	
Dry Traffic handled by DPT (excluding BOT)	35482591																	
BOT traffic Kandla	10726645																	
Liquid Kandla	14451700																	
IOCL Traffic-OOT Vadinar	25739705																	
Essar - Crude + POL (BOT)	28493821																	
Transshipment - IOC Crude	507384																	
Total Traffic	115401846																	
(iii).	The DPT has considered total GRT of vessels at 489.93 lakhs GRT (GRT of Foreign vessels – 454.82 lakhs and GRT of Coastal vessels – 35.11 lakhs) for estimation of revenue from vessel related services as against 870.51 lakhs GRT reported in the Administrative Report for the year 2017-18. The DPT to consider the GRT of vessels as reported in the Administration Report and in case of variation, reconcile the difference.	GRT of the vessels for the year 2018-19 as per annual account and administrative report is ₹935.40 lakh tonnes. Details of GRT of vessels handled at Kandla (Dry, Liquid and BOT), Tuna and at Vadinar is tabulated as under:																

		<table><tr><td></td><td>Total GRT</td></tr><tr><td>Dry Bulk Cargo</td><td>24465630</td></tr><tr><td>Break Bulk Cargo</td><td>13898084</td></tr><tr><td>Total Dry Kandla</td><td>38363714</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Liquid Kandla</td><td>18450554</td></tr><tr><td></td><td></td></tr><tr><td>Total Kandla</td><td>56814268</td></tr><tr><td>Crude Vadinar</td><td>28002441</td></tr><tr><td>Essar Vadinar</td><td>8709425</td></tr><tr><td>Liquid Vadinar</td><td>36711866</td></tr><tr><td>Grand Total</td><td>93540134</td></tr></table>		Total GRT	Dry Bulk Cargo	24465630	Break Bulk Cargo	13898084	Total Dry Kandla	38363714			Liquid Kandla	18450554			Total Kandla	56814268	Crude Vadinar	28002441	Essar Vadinar	8709425	Liquid Vadinar	36711866	Grand Total	93540134	
	Total GRT																										
Dry Bulk Cargo	24465630																										
Break Bulk Cargo	13898084																										
Total Dry Kandla	38363714																										
Liquid Kandla	18450554																										
Total Kandla	56814268																										
Crude Vadinar	28002441																										
Essar Vadinar	8709425																										
Liquid Vadinar	36711866																										
Grand Total	93540134																										
(iv).	<p>It is seen from the revenue estimation at the proposed Scale of Rates (Form-3) that the port has not captured any revenue impact in respect of the following tariff items proposed in the Scale of Rates:</p> <p>(a). New tariff items proposed for which the port has not captured any revenue impact or estimated nil revenue in Form-3 is given below:</p> <table><tr><th>Sl. No.</th><th>Particulars</th><th>Respective Schedule under proposed SOR</th></tr><tr><td>1.</td><td>Miscellaneous Pilotage Fees – Inward / Outward / Shifting Pilot Memo late submission.</td><td>2.2 (9)</td></tr><tr><td>2.</td><td>Anchorage charges for vessels entering the Port limits and anchor without approval of Port: (a). Kandla and (b) Vadinar.</td><td>3.3.(4)</td></tr><tr><td>3.</td><td>Following Bulk cargo under Wharfage charges: Metals (Ferrous / non- ferrous) (including steel pipes and Wire Rod Coils)</td><td>3.1 (B) 6 (b)</td></tr><tr><td>4.</td><td>Weekly charges for parking of Cargo Handling Equipment like HMC's Cranes, Grabs, Forklifts, Pay-loaders, Trailors, Loose Gear, HMC's Cranes Grabs, Cranes etc.</td><td>2.6 (b) (ii)</td></tr></table>	Sl. No.	Particulars	Respective Schedule under proposed SOR	1.	Miscellaneous Pilotage Fees – Inward / Outward / Shifting Pilot Memo late submission.	2.2 (9)	2.	Anchorage charges for vessels entering the Port limits and anchor without approval of Port: (a). Kandla and (b) Vadinar.	3.3.(4)	3.	Following Bulk cargo under Wharfage charges: Metals (Ferrous / non- ferrous) (including steel pipes and Wire Rod Coils)	3.1 (B) 6 (b)	4.	Weekly charges for parking of Cargo Handling Equipment like HMC's Cranes, Grabs, Forklifts, Pay-loaders, Trailors, Loose Gear, HMC's Cranes Grabs, Cranes etc.	2.6 (b) (ii)	<p>The probable estimate revenue, wherever possible has been captured. However para wise comments has been given below:</p> <table><tr><td>1.</td><td>Proposed new service has been withdrawn in the revised proposal.</td></tr><tr><td>2.</td><td>Proposed new service has been withdrawn in the revised proposal. Instead new conditionality has been incorporated under General Notes relating to Schedule 3.1 to 3.5 vide serial number 9.</td></tr><tr><td>3.</td><td>As no cargo has been handled during 2018-19 under this category, hence revenue estimation considered as NIL.</td></tr><tr><td>4.</td><td>Proposed service is not a new service introduced in the current proposal. As per Schedule 2.6(b) under chapter 3, basis of charge of proposed service was “per Sq. Mt. or part thereof per <u>month</u> or part thereof”. In the current proposal, in addition to basis of charge as per <u>month, weekly</u> charge as “per Sq. Mt. or part thereof per <u>week</u> or part thereof” has been introduced. Combine revenue for both month as well as week has been captured in the revenue estimation.</td></tr><tr><td></td><td></td></tr></table>	1.	Proposed new service has been withdrawn in the revised proposal.	2.	Proposed new service has been withdrawn in the revised proposal. Instead new conditionality has been incorporated under General Notes relating to Schedule 3.1 to 3.5 vide serial number 9.	3.	As no cargo has been handled during 2018-19 under this category, hence revenue estimation considered as NIL.	4.	Proposed service is not a new service introduced in the current proposal. As per Schedule 2.6(b) under chapter 3, basis of charge of proposed service was “per Sq. Mt. or part thereof per <u>month</u> or part thereof”. In the current proposal, in addition to basis of charge as per <u>month, weekly</u> charge as “per Sq. Mt. or part thereof per <u>week</u> or part thereof” has been introduced. Combine revenue for both month as well as week has been captured in the revenue estimation.		
Sl. No.	Particulars	Respective Schedule under proposed SOR																									
1.	Miscellaneous Pilotage Fees – Inward / Outward / Shifting Pilot Memo late submission.	2.2 (9)																									
2.	Anchorage charges for vessels entering the Port limits and anchor without approval of Port: (a). Kandla and (b) Vadinar.	3.3.(4)																									
3.	Following Bulk cargo under Wharfage charges: Metals (Ferrous / non- ferrous) (including steel pipes and Wire Rod Coils)	3.1 (B) 6 (b)																									
4.	Weekly charges for parking of Cargo Handling Equipment like HMC's Cranes, Grabs, Forklifts, Pay-loaders, Trailors, Loose Gear, HMC's Cranes Grabs, Cranes etc.	2.6 (b) (ii)																									
1.	Proposed new service has been withdrawn in the revised proposal.																										
2.	Proposed new service has been withdrawn in the revised proposal. Instead new conditionality has been incorporated under General Notes relating to Schedule 3.1 to 3.5 vide serial number 9.																										
3.	As no cargo has been handled during 2018-19 under this category, hence revenue estimation considered as NIL.																										
4.	Proposed service is not a new service introduced in the current proposal. As per Schedule 2.6(b) under chapter 3, basis of charge of proposed service was “per Sq. Mt. or part thereof per <u>month</u> or part thereof”. In the current proposal, in addition to basis of charge as per <u>month, weekly</u> charge as “per Sq. Mt. or part thereof per <u>week</u> or part thereof” has been introduced. Combine revenue for both month as well as week has been captured in the revenue estimation.																										

	<table><tr><td>5.</td><td>Charges for HMC of 120T capacity port owned</td><td>11</td></tr><tr><td>6.</td><td>(iii). Bins and raised plinth under 5. Schedule of Licence (Storage fees) on General Cargo under Chapter – V: Rates for Tuna Port.</td><td>V (5) (iii)</td></tr><tr><td>7.</td><td>6. Schedule of Trolley Hire Charges under Chapter – V: Rates for Tuna Port.</td><td>V (6)</td></tr></table>	5.	Charges for HMC of 120T capacity port owned	11	6.	(iii). Bins and raised plinth under 5. Schedule of Licence (Storage fees) on General Cargo under Chapter – V: Rates for Tuna Port.	V (5) (iii)	7.	6. Schedule of Trolley Hire Charges under Chapter – V: Rates for Tuna Port.	V (6)		<table><tr><td>5.</td><td>Revenue for this service has been captured along with revenue for charges for HMC of 60Tonne capacity in the revised proposal.</td></tr><tr><td>6.</td><td>No income has been received during 2018-19 under this head.</td></tr><tr><td>7.</td><td>No income has been received during 2018-19 under this head.</td></tr></table>	5.	Revenue for this service has been captured along with revenue for charges for HMC of 60Tonne capacity in the revised proposal.	6.	No income has been received during 2018-19 under this head.	7.	No income has been received during 2018-19 under this head.
5.	Charges for HMC of 120T capacity port owned	11																
6.	(iii). Bins and raised plinth under 5. Schedule of Licence (Storage fees) on General Cargo under Chapter – V: Rates for Tuna Port.	V (5) (iii)																
7.	6. Schedule of Trolley Hire Charges under Chapter – V: Rates for Tuna Port.	V (6)																
5.	Revenue for this service has been captured along with revenue for charges for HMC of 60Tonne capacity in the revised proposal.																	
6.	No income has been received during 2018-19 under this head.																	
7.	No income has been received during 2018-19 under this head.																	
	Therefore, the port may consider to estimate probable revenue for all the new tariff items in Form-3 and ensure that the total revenue estimation is within the estimated ARR.																	
	<p>(b). Tariff items prescribed in existing SOR and also included in proposed SOR with revised tariff; but no revenue is estimated by the port in Form-3 are given below:</p> <p>(i). Schedule of Berth Hire Charges for sailing vessels, launches, tugs, small crafts, barges etc. at Kandla division.</p> <p>(ii). Transshipment / lighterage fees for vessels lying on their own Anchors.</p> <p>(iii). Beaching charges.</p> <p>(iv). Demurrage charges, Dwell time charges etc.</p> <p>(v). Charges for supply of Electricity to Reefer Containers.</p> <p>(vi). (a). Charges for Office Accommodation (Inside Port Area)</p> <p>(b). Monthly charges for parking of Cargo Handling Equipment like HMC’S Cranes, Grabs, Forklifts, Pay-loaders, Trailors, Loose Gear, HMC’s Cranes Grabs, Cranes etc.</p> <p>(vii). Hire charges for Mobile Cranes, Forklifts etc. for Cargo Handling purpose.</p> <p>(viii). Schedule of charges for using the Automated Bagging and Rake loading of fertilizers at godown no.34 inside Cargo Jetty area.</p>	<p>Para wise comments is given below as against each service:</p> <p>(i). Revenue now captured in Form-3 of revised proposal.</p> <p>(ii). No Traffic/services were rendered by DPT during the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19, hence no income estimated.</p> <p>(iii). Revenue now captured in Form-3 of revised proposal.</p> <p>(iv). Income for Demurrage charge already captured in Form-3 of proposal already sent to TAMP and in revised proposal. As regards to Dwell time charges as no container Traffic has been handled by DPT on its own during 2018-19 hence NIL income.</p> <p>(v). As no container Traffic has been handled by DPT on its own during 2018-19, hence NIL income</p> <p>(vi). (a). The revenue for this service is recovered in the same head where revenue for Storage fees for Covered space is being recovered, hence separate estimation of revenue under this head is not possible.</p> <p>(b). The revenue for this service is recovered in the same head where revenue for Storage fees for Open space is being recovered, hence separate estimation of revenue under this head is not possible.</p> <p>(vii). No services were rendered by DPT during the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19, hence no income estimated.</p> <p>(viii). In the revised proposal income under this has had been captured.</p>																

	<p>(ix). Charges for Dirty Ballast Tank, transfer / inter-transfer of POL Products.</p> <p>(x). Wharfage charges for a few cargo items.</p> <p>(xi). Charges for hire of Electric Wharf Cranes, if hired for other than cargo operation, to and from ships/barges.</p> <p>The port to confirm that no traffic / services were rendered by the DPT for the above items in the year 2017-18 and no revenue earned during the year 2017-18. If the traffic was not handled by the DPT in the year 2017-18, the port may consider traffic of the years 2015-16 and / or 2016-17 as base for revenue estimation for the above items.</p>	<p>(ix). No services were rendered by DPT during the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19, hence no income estimated.</p> <p>(x). Income has been captured in revised proposal.</p> <p>(xi). No services were rendered by DPT during the year 2016-17, 2017-18 and 2018-19, hence no income estimated.</p>
(v).	<p>In Form 3, revenue estimation for berth hire shows 42.24% reduction for non-crane general cargo berths. Whereas, in the proposal the port has proposed 5% increase in this tariff item. The percentage increase in Form 3 may be corrected accordingly.</p>	<p>The % increase in Form-3 has been corrected now.</p> <p>[For all tariff items there is nil increase as per the revised proposal with reference to the indexed rate as of 01.05.2019]</p>
7.	<u>Scale of Rates:</u>	
(i).	<p>The DPT has proposed a few new tariff items/ conditions and has proposed few rationalisation/ simplification of the existing SOR and has also proposed for deletion of few tariff items/ conditions. Clause 2.3.2 of the Working Guidelines 2018 stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational or any other contingency, the port may prescribe such modification with reasons thereof and capture the financial/ revenue impact in the ARR. The basis adopted for new items is to be furnished and its financial effect to be captured in the revenue estimations in Form-3. The port to capture financial impact, if any, on account of the modifications proposed in the draft proposed SOR.</p>	<p>Most of the conditions modified/ inserted are for smooth operational requirement and to achieve better performance. However, it is difficult to quantify each of the revenue estimates for modification/ insertion of new conditions proposed by DPT. Wherever it is possible, the same has been quantified.</p>
(ii).	<u>General Terms and Conditions:</u>	
	<p>(a). Note (xvii) (a):</p> <p>The proposed note stipulates the next annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the DPT achieving the performance standard notified along with the SOR. As per clause 2.8 of the Tariff Policy 2018, the next indexation shall be from 1 May. Hence, the said note may be corrected as 1 May 2020 instead of 1 April 2017.</p>	<p>Necessary correction has been made.</p>
	<p>(b). The Authority has passed common adoption Orders for all Major Port Trusts from time to time and all the Major Port Trusts including DPT were requested to include suitable notes in the SOR. However, the DPT has not included suitable notes in the proposed SOR in line with following common adoption Order:</p> <p>(i). Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 relating to provide 80% discount for two years with effect from 20 September 2016, on the vessel related charges & cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships.</p>	

		Since the validity of the above order dated 25 October 2016 was till October 2018, hence same was not included in the proposed SOR.
	(ii). The existing and proposed SOR prescribes wharfage rate for defence stores. Letter No. TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directed all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates.	Already incorporated in Chapter-III, 1. Schedule of wharfage charges, Notes (12).
	The port to incorporate the provisions in the SOR stipulated in these common Orders/ letter.	Common Orders are already incorporated in the proposed SOR.
	(c). The Authority had passed an Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 as common Order incorporating a provision towards levy of Mandatory User Charge (MUC) on containers for the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) in the Scale of Rates of all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. The DMICDC has recently filed a proposal for revision of mandatory user charges beyond its validity which is being processed separately. The rate as and when approved in DMICDC case shall be made applicable to DPT also. The port may kindly take note of this.	Noted please.
(iii).	<p>Schedule 1 Port Dues:</p> <p>As per the existing SOR, separate port dues are prescribed for vessels entering Kandla Division, Vadinar Division and for Tuna Port (as per the recent Order No.TAMP/20/2018-DPT dated 14 June 2019 based on the proposal of the DPT for Tuna port and has been sent for notification in the Gazette and will be intimated to the port shortly). As against the above position, the port has proposed a new note No.10 stating that single Port dues shall be levied, in case vessel arrives different terminals i.e. Kandla, Tuna and Vadinar with same VCN (Voyage) No. However, highest rate amongst all Terminals shall be levied, where the vessel has carried out cargo handling operations. The reasons and the circumstance for introduction of the proposed note may be explained as it is not explained in Form 5. The additional revenue likely to accrue from the proposed note may be captured in the revenue estimation.</p>	<p>The words “same VCN (Voyage) number” may be replaced with the words Per Visit / Call at Port.</p> <p>Explanation: Port Dues are to be collected once for every Port visit irrespective of handling at different terminals of the port since port dues are to be levied per visit not per terminal. There is no additional revenue likely to accrue which to be captured in revenue estimation.</p>
(iv).	2.2 Miscellaneous Pilotage Fees:	
	(a). The port has proposed new tariff item under this schedule at Sl. No.9 as regards Inward/ Outward/ Shifting Pilot Memo late submission. As per note 2 Pilotage will cover one inward and one outward movement. Hence, the said item may be elaborated to make it explicit. Also, explain the basis and reasons for introducing proposed said item as it is not explained in Form 5. The port has estimated nil revenue for this item. The port may consider to estimate reasonable revenue from this new tariff item.	Proposed new tariff item under Schedule 2.2 Misc. Pilotage fees at Sr. No.9 is withdrawn. Accordingly necessary correction has been made in revised proposal.
	(b). The existing note no 16 is modified by adding the words “except” in the second part of the sentence. The proposed note states that the Agent will file the inward/ outward/ shifting Pilot Memo with a notice of 4 hours. Amendment of the Pilot memo except within three hours is	<p>The existing note-16 is modified as under in proposed revised proposal as under:</p> <p>“The Agent will file the inward/ outward/ shifting pilot memo with a notice of 4 hours. Amendment of the pilot memo</p>

	allowed if the changes are made for the same tidal. However, if changes required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a notice of 3 hours. The port has justified that the proposed modification is for operational requirement. The intention and implication of addition of the word “except” may be elucidated as it is not clear whether it means amendment will be allowed beyond 3 hours.	within three hours is allowed if the changes are made for the same tide. However, if changes are required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a minimum notice of 3 hours”.
(v).	3.1 A Berth Hire Charges for General cargo and Liquid Cargo berths at Kandla Division	
	(a). The port may, in the title before the words “General Cargo” add the words “Non crane berths” in view of point no.6 of its proposal read with note.2(i) under the said schedule in the proposed SOR.	Accepted and accordingly necessary correction has been made in revised proposal.
	(b). The proposed new note 2(ii) proposes that when ship is berthed at Crane berths, where no shore crane is used on account of non-availability/ breakdown/ commodity restriction/ non requirement of crane due to vessels having better crane than shore crane etc., berth hire charges shall be levied for Non-crane berth. Booking of Shore cranes is not mandatory for the port users. The reasons for introduction of the proposed note is in order to have better utilisation of all berths, revenue generation and rationalisation of berth hire. In this regard, the port may clarify the need as to why vessels not requiring crane need to be berthed at crane berths and not pay crane berth hire charges.	In DPT, port dry cargo jetty berths are common berths. It is not designated as geared vessel berth and non-geared vessel berth for optimum utilization. Further, berth cranes are not used by the vessels due to commodity restrictions, higher capacity of ship cranes, vessels shifted from crane berth to non-crane berth on port convenience etc. In such occasions vessels not requiring shore cranes are berthed at shore crane berths.
(vi).	3.1.C Lighterage Dues at OTB / Anchorage:	
	The port has proposed new tariff item viz. Lighterage Dues at OTB / Anchorage. Please explain the basis and reasons for introducing proposed said item alongwith notes as it is not explained in Form 5. Also, clarify as to whether the proposed new tariff items fall under which of the methods prescribed in clause 7.6.1 of the Tariff Policy, 2018 as regards fixation of tariff for new cargo/ service/ facility.	The proposed rates have been modified in revised proposal and same are based on VOCPT’s Tariff as per clause 7.6.1 of the Tariff Policy.
(vii).	3.3 Schedule of Anchorage charges and 3.6. Schedule Charges for carrying out Bollard Pull Test:	
	4 (a) & (b) Vessels entering the Port limits and anchor without approval of Port: (a). Kandla and (b) Vadinar: The port has proposed new tariff items under schedule 3.3 at Sl. No.4 as regards vessels entering the Port limits and anchor without approval of Port at Kandla and at Vadinar and at schedule 3.6 for carrying out Bollard Pull Test. Explain the basis and reasons for introducing proposed said tariff item. Clause 7.6.1 of the Tariff Policy, 2018 prescribes various methods for fixation of tariff for new cargo/ service/ facility. The port to clarify the proposed new tariff items falls under which of the methods prescribed in the said clause.	There is no basis for introduction of these charges as this is not new service/ cargo/ equipment/ facility. This is penalty which is fixed as deterrent. Further, this penalty is to be high enough to prevent such occurrence in future. However, in revised proposal, proposed new service has been withdrawn and same has been incorporated as conditionality under Chapter-II General Notes relating to Schedule 3.1 to 3.5 at Serial no.9 as “Vessels which enter the port for not handling any cargo and lays up in the port without the approval of the port shall be charged ₹8000 and US\$ 200 per 1 Hour or part thereof for Coastal and Foreign Vessel respectively both at Kandla and Vadinar.

		Bollard Pull facility: The charges have been introduced based on Tariff of MBPT.
(viii).	Rates prescribed in the existing SOR for on Board labour merged with wharfage rate:	
	(a). The existing SOR at Schedule 3 prescribes composite rate for deployment of on board labour of Cargo Handling Division. In the current proposed SOR, separate schedule of rate for on board labour is deleted and as per point No.1 of the proposal, the rates for on board labour have been merged into wharfage rate for each commodity of dry bulk and break bulk cargo. Explain the reasons and the basis for merging on board labour rate with wharfage rate.	At DPT, wharfage and OBLC charges are levied on per tonne basis as on today. Port is in process of implementing Stevedoring and Shore handling Regulation and NIT award on manning scale for cargo handling operation. In order to avoid multiplicity of payments, collection of revenue is simplified without affecting the revenue of the port and similar, simplification of wharfage charges is made at COPT.
	(b). In this regard, it is state that the Authority has, based on the proposal of the DPT, approved upfront tariff for Stevedoring and Shore handling charges based on the Stevedoring Policy, 2016 issued by the MOS. In the said Order no TAMP/5/2017-KPT dated 21 July 2017 at para 14 (xiii), based on the points made by KPSA and KSAL for need to\ suitably revise the stevedoring charges prescribed in the then SOR of DPT based on the actuals of per shift average emoluments for various categories of workers, the port was advised to examine the point made by user association and if necessary, file a suitable proposal as regards the CHD levy prescribed in the SOR. No proposal has come from the port. Since the upfront stevedoring rate already includes labour cost based on norms, the port to confirm after examining the matter that merging of on board labour cost with wharfage will not tantamount to duplication of labour cost recovery.	DPT is yet to implement Stevedore and Shore Handling Agent Policy. At the time of implementation, the issue will be reviewed and it will be ensured that no duplication of cost will be levied.
	(c). Further, the port has proposed for deletion of existing note no.1 under wharfage schedule relating to levy for supply of port labour for break bulk and containerized cargo at `10.80 for coastal and `19/- for foreign respectively and merged this component also with the proposed wharfage rate. The port to elaborate the services provided by the port with reference to the existing note no.(1) and with reference to the supply of labour from Cargo Handling Labour Division for which separate schedule of rate is prescribed in the existing SOR. The port to confirm there is no duplication on both these items.	It is to confirm that there is no duplication on both these items.
(ix).	Schedule of Wharfage Charges under Chapter III	
	(a). The port has stated that the rates for on Board labour and the rate for supply of port labour as per existing note no.(1) (for break bulk and containerized cargo) under the wharfage schedule has been merged with wharfage to arrive at the proposed wharfage rate. Furnish a detailed working in this regard as it could not be matched with the existing rate for any of the cargo items. For example – for food grains existing indexed wharfage rate for foreign cargo is `9.90 per tonne and existing indexed on board labour rate is `40.53 which merged together comes to `50.43. Whereas, with nil increase proposed for this item the wharfage rate proposed by the port is `95.17.	Statement showing detailed working is furnished.
	(b). The reasons for segregating the existing wharfage charge for Metals Ferrous/non-ferrous) (including pipes,	At present, wharfage charges for steel pipes & WR Coils are levied under steel

	plates, pig iron coil sheet) into two and proposing different tariff increase viz. (a). Metals (Ferrous/non-ferrous) (including plates, pig iron, other steel coils) by 4.30% increase and (b), Metals (Ferrous/non-ferrous) (including steel pipes and Wire Rod Coils) by 6.45% may be explained.	commodity. Other than steel pipes, all other steel products are further processed and formed in to final products. Whereas, steel pipes are used directly as final product for different purposes. Productivity for both the cargo i.e. Steel pipes and WR Coils are very less 1800 & 1500 tonnes per day. Wharfage charges are to be rationalized on the basis of dynamics of the trade, changing technology of cargo handling, infrastructure, productivity of the cargo handling, value of the cargo, ability of the cargo absorb the wharfage, volume of the cargo handled at Kandla etc. [In the final revised SOR, the segregation proposed earlier is withdrawn. The port has maintained existing nomenclature.]																						
	(c). It is seen that the DPT has maintained the existing wharfage rate i.e. after applying the indexation factor for the year 2019-20 for most of the cargo items. However, for few items port has proposed increase in the existing rate at different percentage like salt (1.61% - non containerized / 3.47% - containerized), POL products (12%), Chemicals (10%). The reason for proposing different percentage increase to be explained.	In the revised proposal, no different percentage hike has been proposed i.e. No hike in existing services has been proposed.																						
	(d). Explain the reasons for proposing reduction of 4% for construction sand, waste paper and 100% reduction for wharfage charge on motor vehicle for example for aircraft, boats & launches, etc. at Sl. No.31.	In the revised proposal wharfage rate for construction sand and waste paper has been kept at the same level of existing rates. As regards to wharfage charge on motor vehicle for example for aircraft, boats & launches, etc. at Sl. No.31 I & II, in the revised proposal same charges as per prevailing rates are proposed.																						
	(e). The existing SOR approved by the Authority prescribes separate wharfage rate for different types of vehicles as given below: <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars of commodities</th></tr><tr><td>31.</td><td>Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port</td></tr><tr><td>I</td><td>Equipments:-</td></tr><tr><td>1.</td><td>Aircrafts</td></tr><tr><td>2.</td><td>Boats & Launches</td></tr><tr><td>3.</td><td>Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units</td></tr><tr><td>(a).</td><td>Equipment weighing upto 15 M.T.</td></tr><tr><td>(b).</td><td>Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.</td></tr><tr><td>(c).</td><td>Equipment weighing above 30 M.T.</td></tr><tr><td>4.</td><td>Railway wagons & coaches</td></tr><tr><td>5.</td><td>Locomotives</td></tr></table>	Sr. No.	Particulars of commodities	31.	Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port	I	Equipments:-	1.	Aircrafts	2.	Boats & Launches	3.	Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units	(a).	Equipment weighing upto 15 M.T.	(b).	Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.	(c).	Equipment weighing above 30 M.T.	4.	Railway wagons & coaches	5.	Locomotives	To attract Ro-Ro traffic at this port, wharfage charges for Ro-Ro cargo should be at par with western ports of India applicable at Cochin or Mangalore port. MOS vide letter dated 20 September 2016 directed all major ports to provide 80% discounts for two years on vessel related charges & coastal related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships. Similarly, circular was issued by traffic department for 80% discount on vessel related charges and cargo related charges for coastal transportation of vehicles through RORO ships and rebate over and above 80% so as to bring cargo related charges for passenger cars to `500/- flat per passenger car and `900/- flat per heavy vehicle. The scheme of rebate and discount was extended again but still would not be financially viable for the trade to bring the RORO cargo the Kandla. At present, charges related to Ro-Ro at Cochin are `1080/- per vehicle (coastal) and `1800.00/- per vehicle (foreign).
Sr. No.	Particulars of commodities																							
31.	Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port																							
I	Equipments:-																							
1.	Aircrafts																							
2.	Boats & Launches																							
3.	Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units																							
(a).	Equipment weighing upto 15 M.T.																							
(b).	Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.																							
(c).	Equipment weighing above 30 M.T.																							
4.	Railway wagons & coaches																							
5.	Locomotives																							

	<table><tr><td>6.</td><td>Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories</td></tr><tr><td>II.</td><td>Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-</td></tr><tr><td>(i).</td><td>Two wheelers</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Three wheelers</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Four wheelers of upto 1400 cc</td></tr><tr><td></td><td>(a). Import</td></tr><tr><td></td><td>(b). Export</td></tr><tr><td>(iv).</td><td>Four wheelers of above 1400 cc -Import & Export</td></tr><tr><td>(v).</td><td>Six wheelers and above</td></tr><tr><td></td><td>(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.</td></tr><tr><td></td><td>(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.</td></tr></table> <p>As against the above, the above the port has proposed uniform rate for all motor vehicle except motor cycle at `1117.26 per vehicle (foreign). The reasons and basis for the proposed change to be explained. The DPT to clarify the wharfage rate applicable for motor vehicles other than RORO and for two wheelers.</p>	6.	Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories	II.	Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-	(i).	Two wheelers	(ii).	Three wheelers	(iii).	Four wheelers of upto 1400 cc		(a). Import		(b). Export	(iv).	Four wheelers of above 1400 cc -Import & Export	(v).	Six wheelers and above		(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.		(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.	<p>Whereas in DPT, applicable wharfage charges are almost double. Hence, wharfage charge for RORO Cargo is proposed same as wharfage applicable at COPT.</p> <p>In the revised proposal wharfage charges for S.No.31 I and 31 II, same rates have been proposed as per prevailing rates. Only in respect of motor vehicle through RO-RO transportation flat rate based on COPT has been proposed.</p>
6.	Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories																							
II.	Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-																							
(i).	Two wheelers																							
(ii).	Three wheelers																							
(iii).	Four wheelers of upto 1400 cc																							
	(a). Import																							
	(b). Export																							
(iv).	Four wheelers of above 1400 cc -Import & Export																							
(v).	Six wheelers and above																							
	(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.																							
	(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.																							
(f).	<p>31. Aggregates and chips:</p> <p>Explain the basis for the wharfage rate proposed for new cargo item Aggregates and chips at Sl. No 31.</p>	<p>Aggregates & stone chips- Various port users like M/s.Aruna Shipping, M/s.Chowdhary Associates and M/s.Shiv Shakti Sealink Pvt. Ltd., Gimpex Pvt. Ltd. who are involved in export of stone chips & aggregates have given representations. They have submitted that the Stone Chips in bulk are being loaded from Kandla for the past two years due to bulk availability of cargo within the vicinity of Kandla Port. The cargo is loaded for Bangladesh and Far East countries. In the recent past other countries are also exporting their cargo to the above countries and they are facing stiff competition against their values. The cargo cost on FOR Kandla which is inclusive of Cargo cost, loading at quarry, Transportation up to Kandla is `375.00 and the wharfage charges is `17.81 per MT plus GST 18% total comes to `21.00 PMT. Due to large availability of cargo and export potential of this cargo they can increase the volume by another 2.0 million per annum resulting in employment to labour forces, Transport, Increase in business within port. The value of the cargo is very less and the wharfage charges charged by port is on very higher side and hence they have requested DPT to reduce the wharfage charges by 50% of the present tariff so that they can compete in the international market and also increase the volume of DPT.</p>																						

		Aggregates like construction material and stone chips gives higher productivity nearly 20000 tonnes per day. Hence, necessary modification in wharfage rates for proposed new item has been made.
(x).	<p>4 Schedule of Weighment charges:</p> <p>5. For use of In-motion Weighbridge for cargo loaded in Railway wagons: Loaded wagon and Empty wagon:</p> <p>The port has proposed new tariff item at Sl. No.5 for In motion Weighbridge for loading cargo loaded onto Railway wagons. Explain the basis for proposed new tariff item.</p>	DPT has installed 3 nos. of In-Motion Weighbridge and proposed rates are based on CHPT rates.
(xi).	Chapter – V: Rates for Tuna Port - Schedule of Licence (Storage fees) on General Cargo	
	(a). In the said Schedule, the port has proposed new tariff item for Bins and raised plinth. The port to explain the basis and reasons for introducing proposed said item. Also, clarify as to whether the proposed new tariff items fall under which of the methods prescribed in clause 7.6.1 of the Tariff Policy, 2018 as regards fixation of tariff for new cargo/ service/ facility.	The proposed rates are based on recently approved Tariff for Separate tariff schedule for Tuna port as Schedule V in the existing Scale of Rates of DPT vide TAMP Order dated 14 June 2019.
	(b). The port may capture probable revenue for the proposed new tariff item as it is not captured in the Form-3.	As explained at (a) above, no new tariff item has been proposed and existing revenue has already been captured in the Form-3.
	(c). In Form 3, the port has under the column shown existing rate for this item. The existing SOR approved by the Authority do not prescribe rate for this item. Hence, Form-3 may be corrected accordingly.	Same comments as (a) above. Hence no correction in Form-3 is required.
(xii).	<p>Clause 2.10. of the Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy for Major Port Trusts, 2018 for determination of tariff for Major Port Trusts stipulates that while drawing up the SOR, Major Port Trusts shall as far as possible do away with ad-valorem wharfage rate if any, in the existing SOR of the concerned Major Port Trusts and determine specific wharfage rate in these cases taking into consideration special care to be taken for handling this cargo or a market determined tariff.</p> <p>Even during the last tariff revision, port was advised to formulate and file a well analysed proposal for conversion of advalorem rate structure to specific wharfage rate for dry and break bulk cargo viz. Project materials, Machinery and Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc. based on weight/ unit/ volume to prescribe the Wharfage in respect of the above items on per unit basis, within a period of three months from the date of notification of the Order No.TAMP/18/2016-KPT dated 21 June 2016 passed in the Gazette of India on 10 August 2016 vide Gazette No.319. The port has not filed any proposal in this regard. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of ad-valorem rate for said dry and break bulk cargo. The DPT to propose wharfage rate for above said dry and break bulk cargo based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo instead of proposing ad-valorem rate in line with the advice rendered in the last tariff Order and in compliance with the Working Guidelines.</p>	<p>DPT levies ad-valorem charges on machineries, project material, fruits, nuts, tapioca, coconut, copra, tamarind seeds, etc.</p> <p>The items charged under ad-valorem are voluminous, heavy in weight, less in number of units, more sensitive and need to be handled with care. While loading/unloading of such cargo, it takes a long time for lashing/ unlashng and the productivity in tonnage is very less. For example heavy machineries and project cargoes like windmill blades, windmill towers, heavy machineries and packages give very low productivity i.e., an average of less than 1000MT per day. Vessels carrying these types of cargoes are occupying longer period of time at berth. In such cargoes if measured on tonnage, port will incur revenue loss as it gives less tonnage in comparison to the bulk cargoes. Further the commodities charged under ad-valorem are high in value which cannot be equated with revenue earned by handling bulk commodities if measured on tonnage basis. Considering the value of the commodity they have</p>

		absorption capacity of the wharfage charges on Ad-valorem. If the project cargoes and machineries are charged in terms of tonnage, port will lose the Opportunity Cost in terms of berth occupancy, as the productivity of these cargoes are low.
(xiii).	11. Schedule – Charges for use of HMC of 120T capacity:	
	<p>The DPT in its proposal has stated that in the current proposed SOR, ceiling rate based on per metric tonne cargo handled is proposed rather than prescription of existing rates based on the performance standards. The port has further stated that it is done by freezing the ceiling rate at two higher ceiling rate i.e. with 10% increase in base ceiling rate for each cargo.</p> <p>In this regard it is to state that the Authority has, based on the proposal of DPT, approved rate for 120T HMC following normative approach vide Order No. TAMP/29/2018-DPT dated 31 July 2018 subject to annual indexation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI). The validity of said Order was prescribed for a period of 5 years i.e. till 07 May 2023. Thus, valid rate for the said item is already in place. The rates now proposed by the DPT under the said schedule are not found to be in line with the approved rates. Further, the linkage to performance is also done away with by the port.</p> <p>The DPT may kindly note that the rate for HMC at all the Major Ports are prescribed based on norms and are linked to benchmark performance. This prescription is followed uniformly across all the Major port Trusts. Since the valid rate for 120T HMC based on norms are already prevailing in the existing SOR which are valid till May 2023, the port may consider to retain the existing rate till the validity.</p>	<p>To encourage the port users for high performance and high productivity, port should fix the base rate for any quantity handled by the MHC crane for different cargo. Hence it is suggested to fix the ceiling rate based on per metric tonne cargo handled rather than based on the performance standard. As the total annual requirement from the project for the fixation of the rate is based on the ceiling rate only, it is suggested to freeze the ceiling rate at two higher ceiling rate (i.e. with 10% increase in base ceiling rate) for the each cargo. 10% increase in ceiling rate will compensate the incentives to be paid to the crane operator for higher performance which is only 25% of the excess revenue generated due to incremental quantity of cargo handled. In addition, the harbor mobile cranes deployed by the private operator's ceiling rate for each cargo is fixed. In similar way, it is proposed to fix the ceiling rate for DPT owned MHC of 120 tonne capacity. Further, neighboring HMC rate is much cheaper and in some cases it is not charged at all. In order to compete with the private operators, it is suggested to fix the ceiling rate for DPT owned HMC cranes.</p>
(xiv).	<p>Chapter V of existing SOR - Tariff for Marine related services provided by DPT at Dry bulk terminal commissioned by AKBTPL at Tuna/ Tekra:</p> <p>The existing SOR prescribes separate chapter for dry bulk terminal operated by AKBTPL. In the proposed SOR, the port has proposed to delete the said chapter and proposed to bring it at par with the rates prescribed for Kandla Division. In this regard it is relevant to state that based on the proposal of DPT, the Authority had approved separate rates for AKBTPL at Tuna for reasons explained in para 12 (ii) of Order No. TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016. In the said Order dated 15 January 2016, the port clarified that as per Clause 7.1 (c) of the Concession Agreement entered between the DPT and AKBTPL, the marine related services i.e. port dues and pilotage are to be rendered by DPT. The Kandla division as well as Vadinar division are away from the Tuna port. The DPT is providing marine related services at a separate tariff of port dues and pilotage fee at the dry bulk terminal at Tuna operated by AKBTPL by outsourcing the Marine services instead of rendering the services with deployment of port owned equipment as DPT has hired tugs and Pilots for meeting the existing pilotage services due to shortage of regular pilots and owned equipments. The</p>	<p>As per Concession agreement with M/s. AKBTPL, the rates of Kandla were reflected to be applicable to M/s.AKBTPL. However, due to outsourcing of Marine services and subsequent expenditure for marine services and dredging, being much more than estimated, a separate SOR was introduced. This was being persistently objected by Concessionaire and after various deliberations and opinion of ASG, the charges have been brought at par to Kandla. Further as per clause 2.6 of Tariff Policy, 2018 "Based on the Annual Revenue Requirement as assessed as per Clause 2.4 above and taking into account the traffic as per Clause 2.5, the Major Port Trusts will have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost</p>

	<p>developed terminal of the AKBTPPL is away from the Kandla and requires all the marine related services like Tugs, Launches, Pilots, Signal Station, etc., which are not spareble from the present pilotage facilities available at Kandla / Vadinar.</p> <p>In view of above position then brought out by the DPT, the port may explain the reasons for deletion of above Chapter V of existing SOR and proposing to bring it at par with the rates prescribed for Kandla Division and change in the circumstances from then to now for the proposed change. The DPT to furnish a comparative position of existing rates of AKBTPPL at Tuna/ Tekra vis-à-vis proposed rate with justification for proposed changed in each tariff item under said Chapter-V of existing SOR.</p>	Accountant.”
(xv).	<p>The DPT to insert a note under schedule 12 of charges for using the Automated Bagging and Rake Loading of Fertilizers at Godown No.34 inside Cargo Jetty area of DPT stipulating that the validity of said item shall be till the period of contract is over as the Operation and Maintenance contract given to Rishi Shipping for operation and maintenance is for eight years. This is in line with para 11.2. of the Order No.TAMP/33/2018-DPT dated 18 January 2019 approved by the Authority based on the proposal of the DPT for fixation of tariff for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT.</p>	Complied please.
8.	<u>Performance standard:</u>	
	<p>The port may furnish the basis of the proposed Performance Standards for cargo related service and vessel related services with reference to the actual performance parameters achieved in the year 2017-18. DPT may consider to propose the Performance Standards for the tariff cycle beginning from 2019-20 to 2021-22 at higher level than the actual performance achieved by the port in the last tariff cycle.</p>	<p>Performance standards have been modified in the revised proposal.</p> <p>Revised Proposal of SOR based on Actuals of 2016-17, 2017-18 & 2018-19 is furnished as Annexure-V.</p> <p>Proposed Draft SOR is furnished as Annexure-VI.</p> <p>Subsequently, DPT vide its email dated 19 September 2019 has requested to modify the Average Ship Berth day Output (in tonnes) from 20,895 MT/day as proposed in proposal dated 20 August 2019 to 17,383 MT/day.</p> <p>[The highlights of the revised proposal and revised Performance Standards is brought out in the subsequent paragraphs.]</p>

9. A joint hearing in this case was held on 19 July 2019 at the DPT premises. The DPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the DPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

10.1. The DPT vide its letter dated 20 August 2019 has furnished its reply to the additional information/ clarification sought by us, which was brought out in the earlier paragraph. While furnishing reply, the DPT vide its letter dated 20 August 2019 has furnished its revised proposal. In the revised proposal, the ARR is assessed considering Y1, Y2 and Y3 as 2016-17, 2017-18 and 2018-19 (as against 2015-16, 2016-17 and 2017-18 as Y1, Y2 and Y3 in the original proposal. The ARR is indexed by 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year Y4 and i.e. 2019-20 @ 4.26% as communicated by TAMP to the Major Port Trust. In the revised proposal, the indexed ARR for 2019-20 is estimated at ₹1,229.62 crores and Revenue Estimation at proposed rates is ₹1,227.47 crores.

10.2. The revised detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form-1 and Performance Standard under Form-6.

(i). A revised position of ARR computation furnished by DPT is tabulated below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Description	Y1 (2016-17)	Y2 (2017-18)	Y3 (2018-19)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts for the year 2016-17 and 2017-18, 2018-19 [unaudited])	52823.73	53216.42	55893.16
(i).	Operating expenses (Including depreciation)	13054.77	14582.48	14647.15
(ii).	Management & general Overheads	21920.17	51202.76	60079.81
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	87798.67	119001.66	130620.12
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)			
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (Including depreciation)	1051.35	1071.25	811.10
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	259.83	293.55	212.55
	(c). Allocated FME	58.33	101.11	96.31
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	1369.51	1465.91	1119.97
(ii).	Interest on loans	18.18	26.55	15.00
(iii).	2/3rd of One-time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of ex-gratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a). Wage Revision arrears	0.67	487.69	31.07
	Subtotal 2(iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.67	487.69	31.07
(iv).	2/3rd of the Contribution to Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity fund and Leave Encashment fund	12659.71	30786.59	35628.53
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	0.00	0.00	0.00
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	14048.07	32766.74	36794.57
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	73750.60	86234.92	93825.55

Sl. No.	Description	Y1 (2016-17)	Y2 (2017-18)	Y3 (2018-19)
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = $[Y1+Y2+Y3]/3$	84603.69		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2019 (As per Annual Accounts)	172333.36		
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2019 (As per Annual Accounts)	31038.49		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2019 as per Annual Accounts.	434.03		
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2019 as per Annual Accounts.	0.00		
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2019 relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018.	0.00		
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00		
	(a). Inventory	66.32		
	(b). Sundry Debtors	5335.65		
	(c). Cash	0.00		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	5401.96		
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	208339.78		
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)	33334.37		
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [(4)+(6)]	117938.05		
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 I.E. @ 4.26% (8*1.0426)	122962.22		
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	122962.22		
(10).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No.9 above.	122747.18		

(ii). Revised Performance Standards:

Sl. No.	Performance Parameters	Performance Standards proposed in the original proposal	Revised Proposed Performance Standards
(1).	Cargo Related Services		
(a).	Average Ship Berth day Output (In tonnes) (Note)	17,781	17,383
(b).	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	30.57	30.58

(2).	Vessel Related Services		
(a).	Average Turnaround Time of Vessels (In days)	4.72	4.71
(b).	Average Pre-Berthing Time of Vessels (In days)	2.04	2.03

10.3. Subsequently, the DPT vide its email dated 31 August 2019 has furnished final revised draft SOR incorporating the modification proposed by the port.

10.4. The main modifications done by the DPT in the final revised proposal dated 20 August 2019, subsequent emails dated 29 August 2019 and 31 August 2019 vis-à-vis the original proposal dated 06 June 2019 are summarized below:

- (i). No hike in tariff has been proposed in any of the existing services.
- (ii). New Levy of Lighterage charges at OTB/Anchorage at ₹0.04 and \$0.001 per GRT per hour for Coastal and Foreign cargo respectively, has been introduced based on VOCPT's rates as against rates proposed at ₹6.00 and \$ 0.1562 per ton for Coastal and Foreign cargo respectively in the original proposal.
- (iii). The miscellaneous pilotage charges introduced for Inward/Outward/Shifting Pilot Memo late submission which is now withdrawn.
- (iv). New levy of Removal of Hazardous waste/ Sludge at ₹790.00 PMT has been introduced. This was not there in the original proposal.
- (v). In the Schedule of Berth hire charges, the rates proposed now for Non-crane berth and if shore crane is utilized then 200% of the Non-crane berth hire charges (190% in original proposal) shall be levied. In the original proposal, non-crane berth hire charges was proposed to be increased by 5% which is withdrawn.
- (vi). Flat rate for Motor vehicles except Motor cycles through RO-RO has been introduced at ₹1,080.00 and ₹1,800.00 for Coastal and Foreign cargo based on SOR of Cochin Port Trust as against ₹1117.26 and ₹1862.10 for coastal and foreign cargo proposed in the original proposal.
- (vii). The segregation of metal for prescription of wharfage rate in the original proposal is done away with. The port has maintained the existing nomenclature in the revised proposed SOR.
- (viii). The port has stated that rebate in Vessel Related Charges (VRC) is being offered to Container Terminal Operator till 31 December 2020, as approved by the Board vide Board Resolution No.38 in the Board Meeting held on 22 July 2019. The revenue impact of offering such rebates till December 2020, has been captured in the Revenue Estimation by considering the actual income towards Vessel Related Charges (VRC) during the year 2018-19. Also, the port has proposed to incorporate the following note on rebate in each of the Schedules of Port Dues, Pilotage and Berth Hire:

Note:

Following rebates to Container Vessels will be allowed till 31 December 2020:

(i).	Foreign Container Vessels	Upto 40000 GRT	50%
(ii).	Foreign Container Vessels	40001 to 65000 GRT	75%
(iii).	Foreign Container Vessels	65001 GRT onwards	80%
(iv).	Coastal Container Vessels		40% on the prevailing charges of coastal vessels

- (ix). The other modifications proposed in the original proposal as brought out in para 4.1 (i), (ii), (iv), (v), (viii) are retained in the revised proposed SOR.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of Deendayal Port Trust (DPT) was last revised by this Authority vide Order No. TAMP/18/2016-KPT dated 21 June 2016. The validity of the SOR of DPT approved vide Order dated 21 June 2016 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of DPT was extended upto 30 September 2019 and communicated vide our letter No. TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019. The DPT, therefore, vide its letter dated 06 June 2019 has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy, 2018 notified in the Gazette of India on 03 February 2019. After a regular follow up, the port has furnished the requisite information/ clarification sought by us along with revised Annual Revenue Requirement (ARR), draft SOR, modified estimates of revenue and modified Performance Standards vide its letter dated 20 August 2019 and subsequent emails dated 29 August 2019, 31 August 2019, 17 September 2019 and 19 September 2019. The final revised proposal filed by DPT vide its letter dated 20 August 2019 and subsequent emails dated 29 August 2019, 31 August 2019, 17 September 2019 and 19 September 2019 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.
- (ii). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 require each Major Port Trust (MPT) to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant.
- (b). The original proposal filed by the DPT considered 2015-16, 2016-17 and 2017-18 as Y1, Y2 and Y3 with two indexation for estimation of ARR. The DPT in its revised proposal dated 20 August 2019 has modified the ARR estimation taking into consideration 2016-17, 2017-18 and 2018-19 as Y1, Y2 and Y3 with one indexation. The figures of 2016-17 and 2017-18 (Y1 and Y2) are based on the Audited Annual Accounts of the DPT and for the year 2018-19 (Y3), the Annual Accounts are as adopted by the Board of Trustees of DPT and yet to be audited. It is relevant here to state that the validity of existing tariff cycle is already over and due for revision from 01 April 2019. Further, the Ministry of Shipping (MOS) vide letter dated 05 August 2019 addressed to all Major Port Trusts with copy to this Authority has directed this Authority to strictly adhere to the prescribed timeline for disposal of tariff proposal, once proposal complete in all respects is received. Since the year 2018-19 is already over and the Annual Accounts have been adopted by the Board of DPT, the port has updated the ARR estimation with 2018-19 figures. Recognising that the Annual Accounts for the year 2018-19 has been adopted by the Board of Trustees of DPT and the estimation of the ARR has been duly certified by the Practicing Chartered Accountant, this Authority decides to proceed based on the proposal of the DPT to ensure timely disposal of the general revision proposal of the DPT.
- If there is any variation in the Annual Accounts of the DPT for the year 2018-19 after audit from the Annual Accounts for the year 2018-19 considered by the DPT in the current proposal for its general SOR revision, the DPT is directed to file a proposal recasting the ARR based on the Audited Accounts of the year 2018-19 along with consequent changes, if any, in its general SOR within 30 days from the audit of Annual Account for the year 2018-19.
- (iii). The DPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19. The ARR estimated by the DPT duly certified by the practicing Chartered Accountant is found to be in order and hence considered.

The following main adjustment done by DPT in the computation of ARR are brought out along with a few modifications required to be done in the computation of ARR for the reasons explained:

- (a). The DPT has excluded an amount of ₹1,051.35 lakhs, ₹1,071.25 lakhs and ₹811.10 lakhs towards Operating Expenses including depreciation for the years 2016-17 to 2018-19 pertaining to Estate activity as against actual Operating Expenses for estate activity reported in Annual Accounts at ₹4,241.07 lakhs, ₹4,330.42 lakhs and ₹3,392.84 lakhs for the respective corresponding years as per Clause 2.2 (i) of the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines notified by this Authority. In effect, the DPT has not excluded ₹3,189.72 lakhs, ₹3,259.17 lakhs and ₹2,581.74 lakhs towards estate expenses from the ARR. When sought clarification for mismatch in the figures considered for exclusion of estate expenses from the figures reported in the Annual Accounts for each of the said years, the port has clarified that the operating expenditure of Estate Activity as per Annual Accounts includes expense incurred by DPT on maintenance of Port staff colony at Gopalpuri, Vadinar and Kandla and depreciation thereon. Hence, the above nature of expenses has been excluded from the operating

expenditure of Estate activity. The port has further stated that the Tariff Guidelines, 2018 do not provide for exclusion of maintenance expenses pertaining to port staff colonies in the computation of ARR. Even during the last general revision of SOR of DPT, above nature of expenditure were excluded from Estate Activity expense. From the clarification furnished by the DPT, it comes out that the expenses incurred by the port towards maintenance of the colonies, which are for port employees are captured in the ARR computation for general revision of SOR. The DPT has also furnished the break-up of maintenance expenditure and depreciation pertaining to Gopalpuri, Kandla and Vadinar Colony which is considered by the port as part of expenses for general revision of its SOR in the ARR computation. It is relevant here to state that rate/license fee of quarters for port employees is not fixed under the Land Policy Guidelines. Hence, the port has proposed to recover the maintenance expenses and depreciation of the said port staff colonies by capturing in the computation of ARR. The approach adopted by the DPT is in line with similar treatment followed during the last general revision of SOR of DPT which was accepted by this Authority for reasons explained in Para 20(v)(b)(i) of the Order dated 21 June 2016. On this premise and based on the clarification furnished by the port, and recognizing that the ARR computation is certified by Chartered Accountant, the above adjustment done by the DPT is relied upon and is accepted. The allocated FME and allocated Management and General Overheads relevant for estate activity excluded by DPT is relied upon.

- (b). As per Clause 2.2 (iv) of Tariff Policy, 2018, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The Management and General Administration Overheads (MGAO) reported in the Annual Accounts and considered by the DPT is ₹13,651.95 lakhs, ₹15,223.02 lakhs and ₹15,295.38 lakhs for years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 respectively to assess whether the MGAO is within the cap of 25% of operating expense and depreciation. The said MGAO works out to 21%, 23% and 22% of the operating expenditure (including depreciation but excluding operating expenditure related to estate) which is within the cap of 25%. Hence, no amount is shown as exclusion clause of MGAO which is in line with the guideline position and hence is considered.

- (c). As per Clause 2.2 (v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR.

The DPT has shown Nil exclusion towards expenses relevant for tariff fixation of captive berth as there is no operating expenditure on development of captive Berth. This information furnished by DPT in ARR Computation is relied upon.

- (iv). The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. The Railway activity of DPT is in deficit for the years 2016-17 to 2018-19. Therefore, average expenditure of the railway activity to the tune of ₹593.70 lakhs $[(₹579.92 + ₹607.93 + ₹593.25) / 3]$ is excluded and the net deficit in the railway activity (i.e. excess of railway expenditure over railway income) for the corresponding period i.e. (₹319.00 lakhs, ₹351.80 lakhs and ₹468.78 lakhs) average working out to ₹379.86 lakhs is added to the ARR. Such an approach has been adopted by this Authority while disposing of the general revision proposal filed by Mumbai Port Trust (MBPT), Mormugao Port Trust (MOPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT); and Cochin Port Trust (COPT), V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Chennai Port Trust (CHPT) which are being considered simultaneously along with this Order.
- (v). Following the provisions prescribed at Clause 2.3 of the Tariff Policy, 2018, the DPT has arrived at average expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 at ₹846.04 crores. Subject to modifications as explained above, the modified average expenses for the corresponding period computed by us works out to ₹843.90 crores.
- (vi). (a). While arriving at the Capital Employed as on 31 March 2019, the DPT has considered net fixed assets at ₹1,723.33 crores as against ₹1,811.23 crores reported in Annual Accounts of the year 2018-19. The net fixed assets considered by DPT in the ARR computation is after excluding an amount of ₹87.89 crores towards the net fixed assets related to PPP projects. The port has confirmed that net fixed assets excluded in the current general revision of the SOR have been captured while arriving at upfront tariff for the respective PPP projects. In the modified ARR computation prepared by us, the net fixed assets as reported in the Annual Accounts of the year 2018-19 is considered and exclusion of net fixed assets of PPP Projects is shown as a separate entry as per the prescribed format. This will not have any impact as such.

- (b). As regards Work-in-progress, the DPT has considered ₹310.38 crores as against ₹310.92 crores reported in Audited Annual Accounts for the year 2018-19. The DPT has excluded an amount of ₹0.54 crores towards the Work-in-progress related to PPP projects.

In our calculation, the Work-in-progress as on 31 March 2019 as reported in the Annual Accounts is considered and exclusion relating PPP projects furnished by DPT is shown separately for exclusion from the Work-in-progress. This will not have any impact as such.

- (c). Clause 2.5 of Working Capital to operationalize Tariff Policy, 2018, stipulates norms for Working capital will comprise of cash balances among other items of current assets. Limit on cash balances will be one month's cash expenses. However, DPT has considered Nil cash expenses for calculation of Working Capital. Therefore, $1/12^{\text{th}}$ of allowable expenditure excluding depreciation for the year 2018-19 i.e. ₹7,051.00 lakhs [Total allowable operating expenses for the year 2018-19 ₹93,701.10 lakhs less Depreciation for the year 2018-19 (Excluding Estate) ₹9,089.07 lakhs = ₹84,612.03 lakhs/12 months = ₹7,051.00 lakhs] is considered as cash expenses in the calculation of Working Capital.

As regards Sundry debtors, the estate revenue considered by port for applying the norm of 2 months do not match with the figures reported in the Annual Accounts of 2018-19. This has been taken as reported in the Annual Accounts. Further, as clarified by DPT, ₹95.95 lakhs pertaining to license fee from employees of DPT captured therein under estate revenue has been excluded for arriving at Sundry debtor at 2 months of estate revenue.

Other items of working capital is computed by DPT as per norms prescribed in clause 2.5 of Working Guidelines except for Cash Expenses and hence considered as estimated by the DPT. Subject to above modification as explained above, the modified working capital works out to ₹117.82 crores as against ₹54.02 crores considered by DPT.

The total capital employed arrived by DPT is ₹2,083.40 crores. Subject to above modification as explained above, the modified capital employed works out to ₹2,147.20 crores. Return on Capital Employed (ROCE) considered by DPT at 16% is ₹333.34 crores. The modified ROCE works out to ₹343.55 crores based on the modified Capital Employed.

- (vii). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2016-17 to 2018-19 plus 16% ROCE. Further, as per Clause 2.7 of Working Guidelines, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 at 4.26%. The indexed ceiled ARR assessed by the DPT is ₹1,229.62 crores and modified indexed ceiling ARR assessed by us is ₹1,238.04 crores for the year 2019-20.

The final detailed working of ARR calculation furnished by the DPT which has been duly certified by Chartered Accountant is relied upon. This is subject to minor modification as explained above. The detailed ARR calculation furnished by the port and modified ARR calculation by us are attached as **Annex - I (a) and (b)** respectively. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the DPT is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation furnished by the DPT	ARR computation modified by us
1	Average admissible Expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 $[Y1+Y2+Y3]/3$	846.04	843.90
2	Capital employed as on 31.03.2019 including capital work in progress as on 31.03.2019 and working capital as per norms	2,083.40	2,147.20
3	Return on capital employed @ 16%	333.34	343.55
4	ARR as on 31 March 2019 $(4=2+3)$	1,179.38	1,187.45
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 (4.26% for the year 2019-20)	1,229.62	1,238.04

6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	1,229.62	1,238.04
7	Revenue estimated by the DPT at proposed rate	1,227.47	1,227.97
8	Revenue gap	2.15	10.07

- (viii). (a). As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the DPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2018-19.
- (b). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2018-19 as required as per Clause 2.9 of the Working Guidelines. As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the DPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the DPT and GRT of vessels handled by the port during the year 2018-19, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.

The actual cargo traffic handled by DPT in the year 2018-19 is reported to be 115.40 MMT of which cargo exclusively handled by the port at Kandla and Vadinar Division aggregates to 75.67 MMT as per DPT. The balance cargo pertains to BOT operators at Vadinar and Kandla. The revenue estimated by the DPT from cargo handling service is for the actual cargo exclusively handled by the DPT in the year 2018-19. The port appears to have inadvertently excluded 0.507 MMT relating to transshipment of IOC Crude which is captured by us in the revenue estimation as there is a tariff item in the existing SOR and the proposed SOR. Thus, the total traffic exclusively handled by DPT excluding BOT operations works out to 76.18 MMT.

As regards revenue from vessel related charges, the DPT has confirmed that it has considered GRT of vessels handled in the year 2018-19 and same is matching with Annual Accounts for the year 2018-19 at 935.40 lakh GRT. For a few tariff items proposed, the port has furnished justification and reasoning for not capturing revenue in the revenue estimation as no revenue was earned during the year 2018-19. Based on the above clarification and recognizing that revenue estimation is duly certified by the practicing Chartered Accountant, the same is relied upon.

- (ix). (a). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. In the original proposal, the port had proposed increase in the wharfage rate of few cargo items in the range to 6% to 15% and 5% increase in non-crane berth hire charges and 2% increase in the dry docking charges. Further, the port has merged the existing wharfage rate with the rate for on board labour from cargo handling division as applicable as per existing SOR. However, in view of the objection raised by the users/ user associations during the processing of the case, including Vadinar Oil Terminal Ltd. (VOTL) against the proposed increase, the port in the final revised proposal has proposed nil increase. The port has retained the existing SOR i.e. rate applicable after applying applicable indexation factor of 4.26% announced by this Authority w.e.f. 01 May 2019. The port has proposed tariff for a few new items and has also furnished justification thereof which is already brought out in the earlier paragraph of the Order and hence not repeated here. The port has also modified proposed conditionalities based on comments of users/user association mainly from Rishi Shipping, Kandla Stevedores Association Ltd (KSAL) and Kandla Port Steamship Agent's Association (KPSAA), etc. KSAL has, in fact, complimented the port for not increasing the rates and merging the stevedoring rates with wharfage.
- (b). The existing SOR prescribes the wharfage rate for Project materials, Machinery and Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc. on ad valorem basis. Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with ad-valorem wharfage rate in the existing SOR and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff. Even during the last tariff revision, port was advised to formulate and file a well analysed proposal for conversion of ad-valorem rate structure to specific wharfage rate for the said dry and break bulk cargo, within a

period of three months from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The port has not filed any proposal in this regard. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of ad-valorem rate for said dry and break bulk cargo.

When sought specific clarification on this, DPT has clarified that the items charged under ad-valorem are voluminous, heavy in weight, less in number of units, more sensitive and need to be handled with care. While loading/ unloading of such cargo, it takes a long time for lashing/ unlashng and the productivity in tonnage is also very less. The port has cited example of heavy machineries and project cargoes like windmill blades, windmill towers, heavy machineries and packages which give very low productivity of less than 1000 MT per day and vessels occupy longer period of time at berth. If such cargoes are measured on tonnage, port will incur revenue loss as it gives less tonnage in comparison to the bulk cargoes. Further the commodities charged under ad-valorem are high in value which cannot be equated with revenue earned by handling bulk commodities, if measured on tonnage basis.

In this regard, it is relevant here to state that in the Scale of Rates of VOCPT and MBPT wharfage rate for dry bulk cargo like fruits, nuts, tapioca, coconut, copra, tamarind seeds are prescribed in per tonne basis. Recently, the VOCPT in its general revision of Scale of Rates has proposed separate rate for wind mill also on per tonne basis. Hence, the port is advised to review and explore the possibility of proposing specific wharfage rate on unit basis instead of ad-valorem basis in line with the approach followed in case of other Major Port Trusts to comply with the provision in the clause 2.10 of Working Guidelines during the next revision.

In the current proposal, in the absence of any proposal of DPT to prescribe wharfage on per unit basis, the existing ad-valorem rates proposed by the DPT is allowed to be continued.

- (c). Clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018 gives flexibility to Major Port Trusts to fix the tariff within the ceiling ARR. The revenue estimated by the DPT at the proposed tariff is within the ceiling ARR and the revenue estimates at the proposed tariff are duly certified by the Chartered Accountant, hence this Authority is inclined to approve the tariff for all the items as proposed by DPT.
- (d). The total revenue estimated by DPT at the proposed tariff is ₹1,227.47 crores which is within the modified ceiling indexed ARR of ₹1,238.04 crores. The revenue estimation by the DPT at the proposed tariff and traffic of 2018-19 has been duly certified by the Chartered Accountant and hence has been relied upon. The revenue estimates at the proposed rates as furnished by the port subject to one correction of capturing revenue estimate of transshipment of IOC crude to tune of ₹0.50 crores comes to ₹1227.97 crores is attached as **Annex-II**.

At the proposed tariff and modified revenue estimation, there is revenue gap of ₹10.07 crores which is not covered as per our estimate as against revenue gap of ₹2.15 crores estimated by the DPT.

- (x). The rate approved by this Authority vide Order No. TAMP/33/2018-DPT dated 18 January 2019 based on the proposal of DPT prescribing charges for using automated bagging and rake loading of fertilizer at Godown No. 34 prescribes a note about mandatory use of facility for all users handling fertilizers in DPT at cargo berth nos.1 to 10. The existing note was proposed by DPT to be continued.

The Rishi Shipping has objected said note about mandatory use of the facility. The point put forth by the Rishi Shipping is that 3 Million Tonnes of fertilizer is imported in DPT and about 4 lakhs tonnes has to be stored in port warehouses. But, storage capacity is only for 1.5 lakh tonnes. Unless port gives storage facility for 4 lakhs tonnes quantity, usage of the automated bagging plant facility offered by the DPT should not be made mandatory.

In this regard, it is relevant here to state that during the processing of the proposal of DPT for fixation of rate for automated bagging plant at Godown No. 34 which was approved by this Authority vide Order No.TAMP/33/2018-DPT dated 18 January 2019, the same point was raised by M/s. Rishi Shipping. The port had clarified that the proposed note is in order to make the project viable so that the facility is utilized to the fullest capacity. If the facility is not available for any reason such as being non-operational, being pre-occupied etc., a note No. (2) was already prescribed in the existing SOR whereby the users shall be permitted by the DPT to avail other facilities within or outside the Port.

However, in view of the points now raised by the Rishi Shipping, the DPT has further elaborated the existing note No. (2) permitting user to avail other facility outside the port, if the automated bagging plant of DPT is non-operational, pre-occupied or there is shortage of space in port godown or when rake is indented for loading multiple varieties of cargo. This addresses the concern raised by the Rishi

Shipping. The existing note (1) proposed to be continued by the DPT and the modified note No. (2) is, therefore, approved.

- (xi). (a). The port has proposed to introduce a new schedule of lighterage dues at Outer Tuna Buoy (OTB) to cover the loss of revenue due to non-applicability of pilotage and berth hire in mid-stream cargo handling. The rate proposed by DPT is by adopting the rate for foreign-going vessel in the existing SOR of VOCPT approved in May 2017 Order. For coastal vessel, the port has proposed the rate at 60% of the foreign rate after considering the prevailing exchange rate.

The Indian Farmers Fertilizer Co-operative Ltd. (IFFCO) has objected the proposed lighterage charges at OTB/Anchorage stating that the Agreement entered between DPT and IFFCO do not provide levy of lighterage charges by DPT. The Rishi Shipping, the handling agents for IFFCO has also endorsed the point made by IFFCO and have stated that IFFCO should be excluded from levy of lighterage charges.

In view of the point made by IFFCO, the DPT has proposed to add a provision in note 1, (ii) stating that the lighterage charge shall not be applicable for the cargo bounded for IFFCO barge jetty on the ground that there is no opportunity loss to DPT on the IFFCO cargo.

The DPT has thus addressed the concern raised by IFFCO and hence the modified proposed note 1 (ii) is approved along with the newly proposed schedule of Lighterage dues. The port has estimated revenue from this item in Form-3.

- (b). The IFFCO has further stated that port has included the notional labour charges in the port wharfage and increased the wharfage from existing indexed wharfage rate as of 1 May 2019 at ₹36.96 per MT to ₹61.26 per MT. The IFFCO has contended that the difference amount of ₹24.30 PMT is in lieu of the notional gang charges loaded for the clients in port. In case of IFFCO the notional labour charges were never charged and it was exempted. Therefore, IFFCO has stated that the increase of notional gang charges is not called for and they should be exempted from additional notional gang charges of ₹24.30 PMT.

As stated earlier, in the proposed SOR, the DPT has merged the existing wharfage charges and on board labour charges for labour deployment from Cargo Handling Division for which separate cargo wise rate are prescribed separately under Schedule-3 under Chapter-III.

As regards non-payment of On-board Labour Charges for the vessels discharged at OTB and unloaded at IFFCO Barge Jetty, the DPT has stated that the matter has been referred to Indian Port Associations (IPA) for its recommendation and reply from IPA is awaited. Hence, the DPT has declined to consider the request of IFFCO to exempt payment of On-board Labour Charges by IFFCO at this juncture. On receipt of recommendations from IPA on the issue, the DPT has agreed to consider it suitably. The DPT has categorically stated that IFFCO has to pay the wharfage charges as proposed in the revised SOR.

As per Clause 7.4 of the Tariff Policy, 2018, the DPT to ensure that no notional booking of labour and other similar notional charges are levied by the port.

As agreed by DPT, the port may, on receipt of reply from the IPA on the said matter, if necessary, review this matter and file a suitable proposal within one month from date of receipt of reply from IPA.

- (xii). The port has proposed a new note for 60T HMC stating that ₹50,000 per crane shall be levied when the crane has been supplied and not used by port users.

KSAL has stated that this amount should not be charged when the vessel does not berth for whatever reasons and loading/ unloading operations cannot be carried out.

In this regard, DPT has clarified that it being a tidal port, the berthing and sailing of vessel depends on the tide and also loading and unloading of the vessel may get affected due to various operational reasons. During such occasions, the scheduled vessels may not berth which is beyond the control of stevedores. Hence, the DPT on review of the proposed note has felt that it is not appropriate to penalize the port users for booking the HMC and not utilizing it. Accordingly, the DPT has modified the proposed note adding a sentence to state that the said charge shall not be levied in case the vessel does not berth as scheduled for any reasons.

The proposed note is approved with slight modification. The words “any reasons” are replaced with the words, “any operational reasons for example like tide.”

- (xiii). KPSAA has also made few other suggestions for improvement/ corrections in the conditionalities in the proposed SOR of DPT. The DPT has examined the matter and has considered the suggestion made by KPSAA wherever found necessary and has made modification in the revised proposed Scale of Rates, which are approved.
- (xiv). This Authority has vide separate Order No. TAMP/29/2018-DPT dated 31 July 2018 approving hire charge for 120T HMC owned by the port following normative approach and the said Order was notified in the Gazette of India on 20 August 2018. The rates approved are linked to achievement of Performance Standards and subject to annual indexation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI). The validity of rates approved in said Order is prescribed for a period of 5 years i.e. till 07 May 2023.

The existing rate for 120 T HMC prescribe rates for each of the dry bulk and break bulk cargo items for benchmark level of performance arrived based on norms which is to meet the estimated ARR. The schedule prescribes incremental rate (one level above) for enhanced performance and reduced rate for reduced performance (up to two levels below) with a note for calculating the incremental rates/ reduced rates linked to the performance.

As against that for 120T HMC, the port in the current proposal has proposed single rate based on per metric tonne for each of the dry bulk and break bulk cargo taking the rate prescribed at benchmark level in the Order No. TAMP/29/2018-DPT dated 31 July 2018 as the base and applying WPI for the year 2019-20 at 60% i.e. 2.56% (60% of 4.26%) plus 10% increase thereon. The port has proposed the single rate and has frozen it as the ceiling rate. Further, existing prescription of tariff for HMC linked to performance is completely withdrawn by the port. The port has also proposed to delete all the existing notes (i) to (x) including the notes relating to annual indexation, validity period, computation of average berth day output, etc., prescribed in the said Order dated 31 July 2018.

it is relevant here to state that the rate for HMC owned by the port or operated by private service provider authorised by the port are fixed based on norms and are linked to benchmark performance. this approach is followed uniformly across all the major port trusts.

Even at DPT, based on the proposal of the port, this Authority had earlier passed an Order No. TAMP/32/2016-KPT dated 17 September 2016 fixing ceiling tariff 124T MHC on normative basis in respect of service provider to be authorised by the DPT. The rates approved have the validity for ten years i.e. up to October 2026 subject to indexation of the prescribed rate at 60% of WPI.

A subsequently, the port had filed a proposal seeking rate for 120t port owned HMC citing that port had invited tenders based on the approved rate of order dated 17 September 2016. However, due to non-response from any bidder for about a year, the DPT had discharged the tender.

The valid rate for port owned 120T HMC till may 2023 are already in place. The rates now proposed by the DPT for 120T HMC are not found to be in line with the approved rates. Bringing out the above position and also since the valid rate for 120T HMC based on norms are already prevailing in the existing sor of DPT which are valid till may 2023, the port was requested to consider to retain the existing rate till the validity.

The DPT has, however, retained its original proposal in this regard. The port has stated that to encourage the port users for high performance and high productivity, port should fix the base rate irrespective of any quantity handled by the HMC crane for different cargo. The DPT has, therefore, proposed the ceiling rate on per metric tonne basis (single uniform rate cargo-wise) rather than linkage to productivity achievement. The port has stated that 10% increase sought by them over the existing rate for benchmark level of performance will compensate the incentives to be paid to the crane operator for higher performance which is only 25% of the excess revenue generated due to incremental quantity of cargo handled. In addition, for the harbor mobile cranes deployed by the private operator, ceiling rate for each cargo is fixed. In the similar way, it is proposed to fix the ceiling rate for DPT owned HMC of 120T capacity. Further, at neighbouring ports, HMC rate is much cheaper and in some cases it is not charged at all. In order to compete with the private operators, port has proposed to fix the ceiling rate for DPT owned HMC cranes.

Thus, in short, the DPT has retained its original proposal and proposed cargo-wise single rate for 120T port owned HMC with 10% increase over the existing benchmark rate and without linkage to performance. The proposed rates are not found to be based on normative approach which is uniformly followed for fixation of HMC rate in all the Major Port Trusts including the existing prescription in the DPT. When the existing rates prescribed in the SOR of DPT are for the port owned HMCs, the port has not clarified as to why the mention of private operator comes into picture. If there is competition from neighbouring ports, the DPT has the flexibility to charge lower rates for its own cranes. That being so, the rates for 120T port owned HMC approved by this Authority vide Order No. TAMP/29/2018-DPT dated 31 July 2018 is allowed to continue. Hence, a suitable note about application of rate as per Order dated 31 July 2018 is prescribed in the revised SOR. This is in line with the decision taken in the case of NMPT.

The DPT may, however, come up with a separate proposal for the port owned HMC for review of the existing rates following normative approach within two months from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The port shall give adequate reasoning and justification for the proposal when valid rate for port owned 120T HMC till May 2023 prevails. The three new notes proposed by the DPT at for 120T HMC at par with the new notes proposed for port owned 60T HMC, may be incorporated by the DPT while filing the separate proposal.

- (xv). The existing SOR prescribes separate Chapter-VA for marine tariff i.e. Port dues and Pilotage for Dry Bulk Terminal operated by AKBTPL for reasons explained in para 12 (ii) of Order No. TAMP/42/2014-KPT dated 15 January 2016 based on the proposal of the DPT. In the proposed SOR, the port has proposed to delete the said Chapter and has proposed to bring the rates at par with the rates prescribed for Kandla Division.

Clarification was sought from the DPT for deletion of existing Chapter VA and proposing to bring the Port dues and Pilotage at par with the rates prescribed for Kandla Division and change in the circumstances from then to now for the proposed change.

The DPT has, in this regard, clarified that as per Concession agreement with M/s. AKBTPL, the rates of Kandla were reflected to be applicable to M/s. AKBTPL. However, due to outsourcing of Marine services and subsequent expenditure for marine services and dredging, being much more than estimated, a separate SOR was introduced. This was being persistently objected by Concessionaire and after various deliberations and opinion of ASG, the charges have been brought at par to Kandla division. Further, as per clause 2.6 of Tariff Policy, 2018 the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost Accountant. AKBTPL has also assured the DPT that there will be phenomenal increase in volume of cargo at AKBTPL terminal on account of this measure.

The DPT has further stated there must be a fine balance between interest of DPT and Trade by proposing common vessel related rates for Tuna/ Tekra.

In view of the above and based on clarification given by the port and keeping in view that the proposal of DPT in this regard is based on the legal opinion obtained by the DPT from ASG, and recognising that revenue estimates capture the revenue of this service and the total revenue estimate is within the ARR and also recognising that the port has flexibility to propose the rates within the ARR as per clause 2.6 of the Tariff Policy, 2018, the proposal of DPT for deletion of separate schedule of tariff for marine related services for dry bulk terminal commissioned by AKBTPL at Tuna/Tekra and proposal to levy the marine related tariff at par with Kandla Division is approved. Accordingly, in the General Terms and Conditions at 1.2, a note (xx) is inserted stating that applicable Vessel Related Charges of Kandla Division shall apply for dry bulk terminal commissioned by AKBTPL at Tuna/Tekra to avoid any ambiguity.

- (xvi). The comparative statement giving the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case is updated with our brief remarks/ analysis in the last column for accepting or rejecting each of the modifications/ deletions proposed by the port. The said comparative position is attached as **Annex-III**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the DPT and our remarks/analysis thereon given in the said Annex. Some minor typographical errors observed have been corrected in the revised SOR.
- (xvii). Clause 3.7 of the Working Guidelines issued by this Authority to operationalise the Tariff Policy, 2018 stipulates that ordinarily the Order approved by this Authority shall come into effect after expiry of 30 days from the date the Order is notified in the Gazette. Accordingly, the revised SOR approved by this

Authority and notified in the Gazette of India separately shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the revised SOR in the Gazette.

- (xviii). As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.

The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. In the revised proposal, the DPT has committed overall Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output at 17,383 MT which is the actual ship day output achieved by the port for the year 2018-19 as per performance indicators furnished by IPA. The proposed Performance Standard is, therefore, approved. In addition, for the container berths, the port has also proposed average moves per crane hour at 30.58 TEUs which is higher than the level prescribed in the last general Scale of Rates at 18 TEUs. The same is approved.

The port has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels at 4.71 days and average pre-berthing time of vessels at 2.03 days. The average turnaround time of vessel for the year 2018-19 achieved by DPT is 3.14 days and pre-berthing detention achieved by the port is 10.08 hours as per the performance indicators of all Major Port Trusts furnished by the IPA. Since the actual performance achieved in the year 2018-19 for these two parameters are found to be higher (in terms of performance) than the proposed one, the actual performance achieved by the DPT in the year 2018-19 is prescribed.

It is relevant here to mention that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service provider authorised by the port for rendering services with his equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

- (xix). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 01st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2019-20 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 01 May 2020 subject to the DPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port may be advised to declare the Performance Standards achieved for the period 01 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 01 May of the relevant year. The indexed SOR by the DPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.
- (xx). The validity of the existing SOR of the DPT was last extended till 30 September 2019 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the revised SOR approved by this Authority and notified separately comes into effect, it may be around November 2019. That being so, the validity of the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.
- (xxi). As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of

the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the Order approved comes into effect.

- (xxii). (a). As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The DPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
- (b). As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the DPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (c). If there is any error apparent on the face of records considered, the DPT may approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India. The DPT may also, for any justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (d). The modifications proposed by DPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/clarification furnished by DPT. The DPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the DPT which have been notified separately.

13.2. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate Order dated 10 October 2019 and shall be in force for a period of 3 years from the date of effect of revised SOR. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The DPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and idle time at berth Port.

13.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If DPT does not meet the Performance Standard, the DPT is not eligible for indexation during the next year.

13.5. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the DPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time. In addition, for the container berths, annual reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from DPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from DPT about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Extty./327/19]

Annex - I (a)
Form-1

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 furnished by DPT and modified by the TAMP				
				Rs. in lakhs
Sl. No.	Description	2016-17	2017-18	2018-19
(1).	Total Expenditure (As per Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (Including depreciation)	52226.55	52575.89	55244.94
(ii).	Management & general Overheads	13651.95	15223.02	15295.38
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	21920.17	51202.76	60079.81
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)	87798.67	119001.67	130620.13

(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (Including depreciation)	1051.35	1071.25	811.10
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads	259.83	293.55	212.55
	(c). Allocated FME	58.33	101.11	96.31
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	1369.51	1465.91	1119.96
(ii).	Expenditure relating to Railway Activity	579.92	607.93	593.25
(iii).	Interest on loans	18.18	26.55	15.00
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a). Wage Revision arrears	0.67	487.69	31.07
	(b).			
	(c).			
	Subtotal 2(iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.67	487.69	31.07
(v).	2/3rd of the Contribution to Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity fund and Leave Encashment fund	12659.71	30786.59	35628.53
(vi).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	0.00	0.00	0.00
(vii).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses	0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation	0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads	0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	14627.99	33374.67	37387.81
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	73170.68	85627.00	93232.32
(4).	Add: Excess of Railway Expenditure over income through Railway Activity	319.00	351.80	468.78
(5).	Net Total Expenditure after all adjustments (3) + (4)	73489.68	85978.80	93701.10
(6).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	84389.86		

(7).	Capital Employed	
(i).	Net Fixed Assets as on 31.03.2019 (As per Annual Accounts)	181122.63
(ii).	Add: Work in Progress as on 31.03.2019 (As per Annual Accounts)	31091.97
(iii).	Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2019 as furnished by DPT.	434.03
(iv).	Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2019 as furnished by DPT.	8789.27
(v).	Less : Net value of work in progress, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2019 furnished by DPT.	53.47
(vi).	Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2019 as per Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.	0.00
(vii).	Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	0.00
	(a). Inventory	66.32
	(b). Sundry Debtors	4664.32
	(c). Cash	7051.00

	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	11781.64
	(viii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]	214719.47
(8).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)	34355.12
(9).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [(4)+(6)]	118744.98
(10).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 I.E. @4.26% (8*1.0426)	123803.52
(11).	Ceiling Indexed Annual Revenue requirement (ARR)	123803.52
(12).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No. 9 above.	122797.42

Annex - I (b)

Form-1

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2018 furnished by DPT					
Rs. in lakhs					
Sl. No.	Description		2016-17	2017-18	2018-19
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	Note 1			
(i).	Operating expenses(Including depreciation)		52823.73	53216.42	55893.16
(ii).	Management & general Overheads		13054.77	14582.48	14647.15
(iii).	Finance and Miscellanous expenses (FME)		21920.17	51202.76	60079.81
	Subtotal 1=(i)+(ii)+(iii)		87798.67	119001.66	130620.12
(2).	Less Adjustments:				
(i).	Estate related expenses				
	(a). Operating expenses(Including depreciation)		1051.35	1071.25	811.10
	(b). Allocated Management & Administrative Overheads		259.83	293.55	212.55
	(c). Allocated FME		58.33	101.11	96.31
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]		1369.51	1465.91	1119.97
(ii).	Interest on loans		18.18	26.55	15.00
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension / gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)	Note 2			
	(a). Wage Revision arrears		0.67	487.69	31.07
	Subtotal 2(iii) = [(a)+(b)+(c)]		0.67	487.69	31.07
(iv).	2/3rd of the Contribution to Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity fund and Leave Encashment fund	Note 3	12659.71	30786.59	35628.53
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	As per Form 2	0.00	0.00	0.00

(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.				
	(a). Operating Expenses		0.00	0.00	0.00
	(b). Depreciation		0.00	0.00	0.00
	(c). Allocated Management and Administrative Overheads		0.00	0.00	0.00
	(d). Allocated FME		0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2(vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]		0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)		14048.07	32766.74	36794.57
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)		73750.60	86234.92	93825.55
(4).	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			84603.69	
(5).	Capital Employed				
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2019 (As per Audited Annual Accounts)			172333.36	
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2019 (As per Audited Annual Accounts)			31038.49	
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2019 as per Audited Annual Accounts.			434.03	
	(iv). Less : Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2019 as per Audited Accounts.			0.00	
	(v). Less : Net value of fixed assets as on 31 March 2019 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018.			0.00	
	(vi). Add : Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines	As per Form 4 & Note 4		0.00	
	(a). Inventory			66.32	
	(b). Sundry Debtors			5335.65	
	(c). Cash			0.00	
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			5401.96	
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			208339.78	
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)			33334.37	
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2019 [(4)+ (6)]			117938.05	
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2019-20 I.E. @4.26% (8*1.0426)			122962.22	
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue requirement (ARR)			122962.22	
(10).	Revenue Estimation at the Proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sr. No. 9 above.	As per Form 3 & Note 5		122747.18	

Annex -II

FORM 3

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates

Sl. No.	Description	Existing tariff		Existing tariff W.E.F. 1.5.19 (Escalated)		Reference to the schedule and SI No in existing SOR	Proposed Tariff		Unit of levy	Reference to the schedule and SI No in proposed SOR	Actual Traffic exclusively handled by the port during the year 2018-19		Revenue estimation at the proposed tariff (Rs. In lakhs)		% increase over the existing tariff
(1)	(2)	(3)		(3)		(4)	(5)		(6)	(7)	(8)		(9) = 5*8		(10) = (5-3)/3
		Coastal	Foreign	Coastal	Foreign		Coastal	Foreign			Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	
		(In Rs.)	(In \$)								GRT	GRT			
I	VESEL RELATED CHARGES														
(A)	PORT DUES	10.5175	0.4255	11.5707	0.4681		11.5707	0.4681	Rate per GRT		4557271	45352416	527.31	14745.99	0%
(B)	PILOTAGE CHARGES								Rate per GRT						
1	Upto 30000 GRT	21.3844	0.8650	23.5258	0.9516		23.5258	0.9516			3883893	22713403	913.72	15013.14	0%
2	30001- 60000 GRT	Rs. 6,41,531.25 + Rs. 17.085 per GRT over 30000 GRT	U.S\$ 25950 +U.S\$ 0.6911 PER GRT over 30000 GRT	Rs. 705776 + Rs. 18.7959 Per GRT Over 30000 GRT	US \$ 28548.66 + US \$ 0.7603 Per GRT Over 30000 GRT		Rs. 705776 + Rs. 18.7959 Per GRT Over 30000 GRT	US \$ 28548.66 + US \$ 0.7603 Per GRT Over 30000 GRT			579462	16417482	133.04	10511.82	0%
3	ABOVE 60000 GRT	Rs. 11,54,081.25 + Rs. 12.7054 per GRT over 60000 GRT	U.S\$ 46683.75 +U.S\$ 0.6041 PER GRT over 60000 GRT	Rs. 1269653.42 + Rs. 13.9777 Per GRT Over 60000 GRT	US \$ 51357.17 + US \$ 0.6647 Per GRT Over 60000 GRT		Rs. 1269653.42 + Rs. 13.9777 Per GRT Over 60000 GRT	US \$ 51357.17 + US \$ 0.6647 Per GRT Over 60000 GRT			93916	6221531	17.44	3745.33	0%
(C)	MISC. PILOTAGE CHARGES														
1	Inward or outward pilotage cancellation fees (with notice of less than 3 hours)	12516.84	506.35	13770.29	557.05		13770.29	557.05			7906562	48849293	3.41	30.69	0%
2	Pilot going to Pilot Station to pilot incoming	20653.01	860.48	22721.23	946.65		22721.23	946.65							0%

		vessel and returns back dur to non-arrival of vessel														
	3	Pilot boarding an outgoing vessel or leaving in the craft for the vessel in mooring or stream for pilotage and has to return back dur to non-readines of vessel.	20653.01	860.48	22721.23	946.65		22721.23	946.65							0%
	4	Cancellation of shifting of vessel (with notice of less than 3 months)	28534.01	1170.94	31391.44	1288.20		31391.44	1288.20							0%
	5	Service rendered by Pilot to a vessel at OTB/Pilot Station for double banking etc.	25% of pilotage fees	25% of pilotage fees	25% of pilotage fees	25% of pilotage fees		25% of pilotage fees	25% of pilotage fees							
	6	Attendance fees if pilot is required to attend a ship at the request of the mater or the agent or by the KPTs authorized official for work other than piloting the ship in or out of the harbour or other than berthing or unberthing or shifting of vessel.	2065.71 per hour or part thereof	83.5645 per hour or part thereof	2272.57 per hour or part thereof	91.93 per hour or part thereof		2272.57 per hour or part thereof	91.93 per hour or part thereof							0%
	7	Pilot detained in the Port Lauch for more than half an hour before boarding the vessel	3317.39 per hour or part thereof	134.199 per hour or part thereof	3649.6 per hour or part thereof	147.64 per hour or part thereof		3649.6 per hour or part thereof	147.64 per hour or part thereof							0%
	8	Pilot detained ion board the vessel to be	10357.84 per hour or part thereof	419.0065 per hour or part thereof	11395.09 per hour or part thereof	460.97 per hour or part thereof		11395.09 per hour or part thereof	460.97 per hour or part thereof							0%

		piloted in or out or shifted for more than 15 minutes.														
	(D)	BERTH HIRE CHARGES								RATE per GRT per 1 hour or part thereof						
		(a) 1. General Cargo Berths	0.11	0.00460	0.13	0.0051		0.1250	0.0051			2159532	25435795	265.07	8761.15	0%
		2. Liquid Cargo Berths	0.16	0.00644	0.17	0.0071		0.1700	0.0071			2397739	16052815	150.17	2916.51	0%
		SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR SAILING VESSELS, LAUNCHES, TUGS, SMALL CRAFTS, BARGES ETC AT KANDLA DIVISION												0.33	2.95	
	1	Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, barges etc. Using south, north, and west wharves of Bunder Basin, Maintenance Jetty, Ferry Berths and Service Jetty at OOT	21.7830	0.8812	23.964	0.9694		23.9644	0.9694							
	2	Vessels licensed under the Kandla Harbour Crafts rules, 1955. For use of quay berth or any berth wharf or jetty (Per GRT per 1 hour or part thereof)	0.0584 (subject to a minimum of Rs.166.8304)	0.0024 (subject to a minimum of US \$6.7488)	0.0643 (subject to a minimum of Rs.183.54)	0.0026 (subject to a minimum of US \$ 7.4247)		0.0643 (subject to a minimum of Rs.183.54)	0.0026 (subject to a minimum of US \$ 7.4247)							
	3	Berth Hire/ mooring fees/ stream dues for LASH barges (per 1 hour or part thereof)	27.2086	1.1006	29.933	1.211		29.9333	1.2108							

[illegible]

		FLOATING CRAFTS														
	1	Crafts								Per hour or part thereof						
		Upto - 200 B.H.P	1818.63	73.57	2000.74	80.94		2000.74	80.94					51.55	463.97	0%
		201 - 400 B.H.P	5259.18	212.75	5785.83	234.06		5785.83	234.06							0%
		401 - 1500 B.H.P	6398.84	258.85	7039.62	284.77		7039.62	284.77							0%
		1501 - 2000 B.H.P	24981.10	1010.56	27482.73	1111.76		27482.73	1111.76							0%
		Above 2000 B.H.P	26295.9 (subject to a minimum of Rs.78887.70)	1063.75 (subject to a minimum of US \$ 3191.25)	28929.2 (subject to a minimum of US \$ 86787.60)	1170.28 (subject to a minimum of US \$ 3510.825)		28929.2 (subject to a minimum of US \$ 86787.60)	1170.28 (subject to a minimum of US \$ 3510.825)							0%
	2	Fire fighting craft	96830.44	3917.09	106527.14	4309.35		106527.14	4309.35	per block of 8 hours or part thereof				0.00	0.00	0%
	3	Water barge "Bhimsen"	8536.70	345.34	9391.57	379.92		9391.57	379.92	Per hour or part thereof				0.00	0.00	0%
	(J)	CHARGES FOR STEEL FLOATING DRY DOCK								Rate per vessel						
	1	Docking & un-docking the vessel in including 1st day hire and cleaning of dry dock														
		i) Crafts upto 30 mtrs.	122719.80	4963.92	135009.10	5461.01		135009.10	5461.01					18.19	163.67	0%
		ii) Crafts between 30 to 60 mtrs.	147114.00	5951.22	161846.16	6547.18		161846.16	6547.18							
		iii) Crafts above 60 mtrs.	171634.38	6943.16	188822.03	7638.46		188822.03	7638.46							
	2	Dry dock hire from 2nd day to 8th day (both days inclusive) per day or part thereof.														
		i) Crafts upto 30 mtrs.	43386.12	1755.10	47730.85	1930.86		47730.85	1930.86							
		ii) Crafts between 30 to 60 mtrs.	52065.86	2106.22	57279.79	2317.14		57279.79	2317.14							
		iii) Crafts above	60745.62	2457.36	66828.75	2703.44		66828.75	2703.44							

[illegible]

		RELATED CHARGES														
	(A)	WHARFAGE CHARGES														
	(I)	FOR BREAK BULK & NON CONTAINERISED CARGO														
					19.80253969											
	A	Dry Cargoes														
	1	Fertilizer and raw material including sulphur	20.16	33.60	34.06	56.76		34.06	56.76	M.T				0.00	0.00	0%
	2	Foodgrains, cereals, pulses and oilseeds	5.40	9.00	57.11	95.17		57.11	95.17	M.T			542317	0.00	516.12	0%
	3	Cement and clinker	13.50	22.50	104.40	173.99		104.40	173.99	M.T				0.00		0%
	4	Ores and minerals (in all forms)	10.13	16.88	73.33	122.20		73.33	122.20	M.T				0.00	0.00	0%
	5	Granites and marbles	13.50	22.50	57.13	95.22		57.13	95.22	M.T						0%
	6	Metals (Ferrous / non-ferrous) (including plates, pig iron, steel pipes, Wire Rod Coils, other steel coils)	22.50	37.50	57.52	95.88		57.52	95.88	M.T		474114	1253473	272.71	1201.83	0.00%
	7	Metal scrap	27.00	45.00	41.58	69.31		41.58	69.31	M.T				0.00	0.00	0%
	8	Animals (small)	9.00	15.00	21.78	36.30		21.78	36.30	Nos.						0%
	9	Animals (big)	18.00	30.00	31.68	52.80		31.68	52.80	Nos.						0%
	10	Animal products, bone meal, hides and skins	9.00	15.00	21.78	36.30		21.78	36.30	M.T						0%
	11	Oil cakes and fodder	9.00	15.00	45.73	76.21		45.73	76.21	M.T				0.00	0.00	0%
	12	Waste paper and newsprint	18.00	30.00	31.68	52.80		31.68	52.80	M.T						0%
	13	Construction material and sand	10.13	16.88	23.02	38.36		23.02	38.36	M.T				0.00		0%
	14	Coal and coke (including firewood)	15.12	25.20	28.51	47.52		28.51	47.52	M.T				0.00	0.00	0%
	15	Wood, timber and bamboo	18.00	30.00	63.49	105.80		63.49	105.80	Cu. M.			2510445	0.00	2656.05	0%
	16	Jute & jute products and coir products	13.50	22.50	26.73	44.55		26.73	44.55	M.T						0%

	17	Cotton including cotton waste	13.50	22.50	26.73	44.55		26.73	44.55	M.T						0%
	18	Salt	9.00	15.00	43.02	71.70		43.02	71.70	M.T			18072	0.00	12.96	0.00%
	19	Sugar	5.40	9.00	62.10	103.51		62.10	103.51	M.T			622158	0.00	644.00	0%
	20	Synthetic resin and wood pulp	27.00	45.00	41.58	69.31		41.58	69.31	M.T						0%
	21	Arms, ammunition, explosives and defence stores	58.50	97.50	76.24	127.06		76.24	127.06	M.T						0%
	22	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE etc.	13.50	22.50	26.73	44.55		26.73	44.55	M.T						0%
	23	Passengers (Embarking & Disembarking)	144.00	240.00	170.30	283.83		170.30	283.83	Per Person						0%
	24	Empty containers (upto 20 feet)	86.40	144.00	106.93	178.22		106.93	178.22	Nos.						0%
	25	Empty containers (above 20 feet)	129.60	216.00	154.46	257.43		154.46	257.43	Nos.						0%
	26	Loaded container (Upto 20 feet)	432.00	720.00	487.14	811.90		487.14	811.90	Nos.						0%
	27	Loaded container (above 20 feet)	648.00	1080.00	724.77	1207.95		724.77	1207.95	Nos.						0%
	28	Project materials	0.180%	0.300%	0.198%	0.330%		0.198%	0.330%	Ad. Volorem						0%
	29	Machinery including motor vehicles and auto components/electrical	0.180%	0.300%	0.198%	0.330%		0.198%	0.330%			1870	224757	0.00	1.31	0%
	30	Fruits, nuts, tapioca, coconut, copra, tamarind seeds etc.	0.585%	0.975%	0.644%	1.073%		0.644%	1.073%	Ad. Volorem				0.00	0.00	0%
	31	Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port														
	I	Equipments:-														
	1	Aircrafts	45,000	75,000	49506.35	82510.58	Each	49506.35	82510.58					0.00	0.00	0%

	2	Boats & Launches	9,000	15,000	9901.27	16502.12	Each	9901.27	16502.12					0.00	0.00	0%
	3	Excavator, Motor Grader, Dumper Trucks, Wheel Loaders, Bull Dozers, Pavers, Power Transformers as assembled units												0.00	0.00	
	(a).	Equipment weighing upto 15 M.T.	18,000	30,000	19802.54	33004.23	Each	19802.54	33004.23					0.00	0.00	0%
	(b).	Equipment weighing above 15 M.T. and upto 30 M.T.	27,000	45,000	29703.81	49506.35	Each	29703.81	49506.35					0.00	0.00	0%
	(c).	Equipment weighing above 30 M.T.	60,000	1,00,000	66008.47	110014.11	Each	66008.47	110014.11					0.00	0.00	0%
	4	Railway wagons & coaches	13,380	22,300	14719.89	24533.15	Each	14719.89	24533.15					0.00	0.00	0%
	5	Locomotives	20,100	33,500	22112.84	36854.73	Each	22112.84	36854.73					0.00	0.00	0%
	6	Equipments in loose condition, Electrical & Electronic Goods including spare parts, tools & accessories	660	1,100	726.09	1210.16	MT	726.09	1210.16					0.00	0.00	0%
	II.	Motor Vehicles for carrying Passengers/ Cargo:-														
	(i).	Two wheelers	300	500	330.04	550.07	Each	330.04	550.07							0%
	(ii).	Three wheelers	900	1,500	990.13	1650.21	Each	990.13	1650.21							0%
	(iii).	Four wheelers of upto 1400 cc														
		(a). Import	2,520	4,200	2772.36	4620.59	Each	2772.36	4620.59							0%
		(b). Export	1,320	2,200	1452.19	2420.31	Each	1452.19	2420.31							0%
	(iv).	Four wheelers of above 1400 cc	5,040	8,400	5544.71	9241.19	Each	5544.71	9241.19							0%
		-Import & Export														
	(v).	Six wheelers and above														
		(a). Vehicle weighing upto 7.5 M.T.	6,000	10,000	6600.85	11001.41	Each	6600.85	11001.41							0%

		(b). Vehicle weighing above 7.5 M.T.	17,400	29,000	19142.46	31904.09	Each	19142.46	31904.09							0%
	III	Motor Vehicles except Motor cycles:-														
		a. By RO-RO System						1,080.00	1,800.00					0.00	0.00	Flat rate hence Nomenclature modified
	32	All other unspecified goods	31.50	52.50	96.84	161.40	M.T	96.84	161.40			1399	702081	1.35	1133.16	0%
	(II)	FOR BULK & CONTAINERISED CARGO														
	A.	Liquid (in bulk)														
	1	POL and products														
	a)	Crude Oil to be handled at SPM	18.00	18.00	19.80	19.80		19.80	19.80	M.T						0%
	b)	POL Products	50.00	50.00	55.01	55.01		55.01	55.01	M.T		2274828	2421472	1251.38	1332.05	0%
	c)	LPG	75.00	125.00	82.51	137.52		82.51	137.52	Cu.m.				0.00	0.00	0%
	d)	Crude to be handled at Oil Jetties	26.23	26.23	28.29	28.29		28.29	28.29				0		0.00	New service approved by TAMP vide Order dt. 8.06.2018
	2	Edible Oil - crude and refined	30.00	50.00	33.00	55.01		33.00	55.01	M.T		4000	4808684	1.32	2645.26	0%
	3	Non Hazardous chemicals	30.00	50.00	33.00	55.01		33.00	55.01	M.T			45200	0.00	24.86	0%
	4	Hazardous chemicals	30.00	50.00	33.00	55.01		33.00	55.01	M.T		31697	4865819	10.46	2676.69	0%
	B.	Dry Cargoes														
	1	Fertilizer and raw material including sulphur	20.16	33.60	36.76	61.26		36.76	61.26	M.T			2496077	0.00	1529.10	0%
	2	Foodgrains,	9.00	15.00	34.21	57.03		34.21	57.03	M.T			58820	0.00	33.55	0%

		cereals, pulses and oilseeds														
	3	Cement and clinker	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	M.T						0%
	4	Ores and minerals (in all forms)	10.13	16.88	24.44	40.73		24.44	40.73	M.T		552541	1631075	135.04	664.34	0%
	5	Granites and marbles	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	M.T						0%
	6	Metals (Ferrous / non-ferrous) (including plates, pig iron, steel pipes, Wire Rod Coils, other steel coils)	22.50	37.50	24.75	41.26		24.75	41.26	M.T		1817	144346	0.45	59.56	0%
	7	Metal scrap	27.00	45.00	56.79	94.65		56.79	94.65	M.T			503536	0.00	476.60	0%
	8	Animals (small)	9.00	15.00	9.90	16.50		9.90	16.50	Nos.						0%
	9	Animals (big)	18.00	30.00	19.80	33.00		19.80	33.00	Nos.						0%
	10	Animal products, bone meal, hides and skins	9.00	15.00	9.90	16.50		9.90	16.50	M.T						0%
	11	Oil cakes and fodder	9.00	15.00	26.84	44.74		26.84	44.74	M.T			1682847	0.00	752.91	0%
	12	Waste paper and newsprint	18.00	30.00	19.80	33.00		19.80	33.00	M.T						0%
	13	Construction material and sand	10.13	16.88	11.14	18.56		11.14	18.56	M.T				0.00	0.00	0.00%
	14	Coal and coke (including firewood)	15.12	25.20	23.90	39.84		23.90	39.84	M.T			13871085	0.00	5526.24	0%
	15	Wood, timber and bamboo	18.00	30.00	19.80	33.00		19.80	33.00	Cu. M.						0%
	16	Jute & jute products and coir products	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	M.T						0%
	17	Cotton including cotton waste	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	M.T						0%
	18	Salt	9.00	15.00	19.98	33.30		19.98	33.30	M.T		410987	6069096	82.12	2021.01	0.00%
	19	Sugar	9.00	15.00	26.75	44.59		26.75	44.59	M.T			207797	0.00	92.66	0%
	20	Synthetic resin and wood pulp	27.00	45.00	29.70	49.51		29.70	49.51	M.T						0%
	21	Arms, ammunition, explosives and defence stores	58.50	97.50	64.36	107.26		64.36	107.26	M.T						0%
	22	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE	13.50	22.50	14.85	24.75		14.85	24.75	M.T						0%

		etc.														
	23	Fruits, nuts, tapioca, coconut, copra, tamarind seeds etc.	0.585%	0.975%	0.644%	1.073%		0.644%	1.073%	Ad. Volorem				0.00	0.00	0%
	24	Aggregates and stone chips						16.98	28.32				246900	0.00	69.92	New commodity, Earlier included in Misc.
	25	All other unspecified goods	31.50	52.50	43.45	72.42		43.45	72.42	M.T		46747	1208234	20.31	875.00	0%
	C															
	1	Packing materials, ships' dunnage, ships' fittings fodder accompanying live stock and not manifested as cargo.	Free				Free									
	2	Postal articles, Diplomatic mail, bonafide crew's luggage and personnel effects accompanying them, personnel baggage and military equipment accompanying military personnel moving on duty.	Free				Free									
	3	Bunkers for central and state government launches engaged in anti-smuggling activities	Free				Free									
	4	Bonafide ship's stores including ship's provision	Rs. 950 per shipping bill		Rs. 1045.13 per shipping bill		Rs. 1045.13 per shipping bill									0%
	5	Ship's Bunkers	50% of normal wharfage		50% of normal wharfage		50% of normal wharfage									

	(C)	DEMURRAGE CHARGES-FREE PERIOD														
	1	General Cargo														
		Imports	5 days		5 days			5 days								
		Exports	15 days		15 days			15 days								
	2	Timber Logs														
		Imports	8 days		8 days			8 days								
		Exports	--		--			--								
	3	Export cargo to be stuffed into containers														
		Imports	--		--			--								
		Exports	15 days		15 days			15 days								
	4	Export cargo taken back for any reason														
		Imports	--		--			--								
		Exports	15 days		15 days			15 days								
	5	Hazardous goods														
		Imports	3 days		3 days			3 days								
		Exports	3 days		3 days			3 days								
	(D)	DEMURRAGE CHARGES														
	(a)	<u>Covered area</u>														
	1	1st Week	3.75		4.13			4.13						86.87	781.86	0%
	2	2nd Week	5.63		6.19			6.19								0%
	3	3rd Week	7.50		8.25			8.25								0%
	4	4th Week	15.00		16.50			16.50								0%
	5	5th Week	30.00		33.00			33.00								0%
	6	6th Week	60.00		66.01			66.01								0%
	7	7th week and above	120.00		132.02			132.02								0%
		<u>Open area</u>														
	1	1st Week	1.88		2.06			2.06								0%
	2	2nd Week	2.85		3.14			3.14								0%
	3	3rd Week	3.75		4.13			4.13								0%
	4	4th Week	7.50		8.25			8.25								0%
	5	5th Week	15.00		16.50			16.50								0%
	6	6th Week	30.00		33.00			33.00								0%
	7	7th week and	60.00		66.01			66.01								0%

[illegible]

		Container														
		First 07 days			Free	Free										
		08 to 15 days	74.16	1.80	81.59	1.98		81.59	1.98							0%
		16 to 30 days	148.32	3.60	163.17	3.96		163.17	3.96							0%
		31 to 45 days	222.48	5.40	244.76	5.94		244.76	5.94							0%
		Above 45 days	444.96	10.80	489.52	11.88		489.52	11.88							0%
	(F)	CHARGES FOR SUPPLY OF ELECTRICITY TO REEFER CONTAINERS								Rate per container per 4 hours or part thereof						
		Upto 20' Container	169.95	4.13	186.97	4.54		186.97	4.54							0%
		Above 20' but upto 40' Container	254.93	6.19	280.45	6.81		280.45	6.81							0%
		above 40' Container	339.90	8.25	373.94	9.08		373.94	9.08							0%
	(G)	LICENCE (STORAGE FEES ON GENERAL CARGO)	<u>Rate (In Rs)</u>		-	-				Rate per 10 sq. mtr. or parth thereof per month or part thereof						
	1	For Open Space														
		Kutchha Plots (uncemented/ unasphalted)														Period of occupation Approved by TAMP vide Order dt. 9.03.2018
		Upto 2 months	84.00		92.41			92.41						475.53	4279.75	0%
		More than 2 months to 3 months	168.00		184.82			184.82								0%
		More than 3 months to 6 months	210.00		231.03			231.03								0%
		Beyond 6 months	252.00		277.24			277.24								0%
		Pucca Plots (cemented asphalted)														
		Upto 2 months	144.00		158.42			158.42								0%
		More than 2 months to 3 months	288.00		316.84			316.84								0%

		months												
		More than 3 months to 6	360.00	396.05		396.05								0%
		Beyond 6 months	432.00	475.26		475.26								0%
		Bins and raised plinth												
		Upto 2 months	168.00	184.82		184.82								0%
		More than 2 months to 3 months	336.00	369.65		369.65								0%
		More than 3 months to 6 months	420.00	462.06		462.06								0%
		Beyond 6 months	504.00	554.47		554.47								0%
	2	For Covered Space												
		Upto 2 months	279.00	306.94		306.94						48.55	436.99	0%
		More than 2 months to 3 months	558.00	613.88		613.88								0%
		More than 3 months to 6 months	697.50	767.35		767.35								0%
		Beyond 6 months	837.00	920.82		920.82								0%
	(H)	CHARGES FOR PARKING OF CARGO HANDLING EQUIPMENT LIKE HMC'S CRANES, GRABS, FORKLIFTS, PAY-LOADERS, TRAILORS, LOOSE GEAR, HMC's CRANES GRABS, CRANES ETC.												
	a	Monthly charges												
	1	COVERED AREA	83.70	92.08		92.08								0%
	2	OPEN AREA	43.20	47.53		47.53								0%

									per Month or part thereof						
	b	Weekly charges													
	1	COVERED AREA						23.02	Per sq. metre or part thereof per Week or part thereof						-
	2	OPEN AREA						11.88							-
			-	-	-	-									
			-	-	-	-									
	(I)	CHARGES FOR OFFICE ACCOMODATI ON (INSIDE PORT AREA)	90.00		99.01			99.01	Per sq. metre or part thereof per month						0%
	(J)	SPECIAL PORT SERVICE CHARGES ON RAIL BOUND/ RAIL BORNE CARGO PASSING THROUGH THE PORT	5.00		5.50			5.50	per ton or part thereof				12.98	116.80	0.00%
	(K)	HIRE CHARGES FOR MOBILE CRANES, FORKLIFTS ETC. FOR CARGO HANDLING PURPOSE													
	1	Forklift truck of capacity upto 3 tonnes	312.48 (Subject to minimum of Rs. 624.96)	520.80 (Subject to minimum of Rs. 1041.60)	343.77 (Subject to minimum of 687.54)	572.95 (Subject to minimum of 1145.91)		343.77 (Subject to minimum of 687.54)	572.95 (Subject to minimum of 1145.91)				0.00	0.00	0%
	2	Forklift truck of capacity above 3 tonnes upto 5 tonnes	347.08 (Subject to minimum of Rs. 694.16)	578.46 (Subject to minimum of Rs. 1156.92)	381.84 (Subject to minimum of 763.67)	636.39 (Subject to minimum of 1272.78)		381.84 (Subject to minimum of 763.67)	636.39 (Subject to minimum of 1272.78)						0%
	3	Pay loader (Front End loader)	392.83 (Subject to minimum of Rs. 785.66)	654.72 (Subject to minimum of Rs. 1309.44)	432.17 (Subject to minimum of 864.34)	720.28 (Subject to minimum of 1440.57)		432.17 (Subject to minimum of 864.34)	720.28 (Subject to minimum of 1440.57)						0%
	4	Tractor (capcity	310.25	517.08 (Subject	341.32(Subject	568.86		341.32(Sub	568.86						0%

		upto 10 tonne)	(Subject to minimum of Rs. 620.50)	to minimum of Rs. 1034.16)	to minimum of 682.64)	(Subject to minimum of 1137.72)		ject to minimum of 682.64)	(Subject to minimum of 1137.72)							
	(L)	WEIGHMENT CHARGES	-	-	-											
	1	For use of weigh bridge by trucks & other small vehicles	37.50		41.26			41.26		Per vehicle				40.48	364.31	0%
	2	For use of weigh bridge by Trailors and other large vehicles	75.00		82.51			82.51		Per vehicle						0%
	3	For hiring weights only	18.00		19.80			19.80		For set per day or part thereof						0%
	4	For issuing weighment certificate	90.00		99.01			99.01		Per consignm ent						0%
	5	For use of InMotion Weighbridge for cargo loaded in Railway wagons														New service
		(i) Loaded wagon						110.00		Per wagon		22164		24.38		
		(ii) Empty wagon						55.00				22164		12.19		
	(M)	CHARGES FOR HIRE OF MOBILE														
		HARBOUR CRANE OF 60 TONNE														
		CAPACITY														
	(I)	For Dry Bulk Cargo														
		Average daily crane performance (in Metric Tonne) (rate per tonne in Rs.)														
		7000-7999	14.71	24.51	16.19	26.97		16.19	26.97					20.89	1087.99	0%
		8000-8999	15.58	25.95	17.13	28.55		17.13	28.55							0%
		9000-9999	16.44	27.40	18.08	30.14		18.08	30.14							0%
		10000	17.30	28.84	19.03	31.73		19.03	31.73							0%

[illegible]

[illegible]

[illegible]

		Average daily crane performance (in Metric Tonne)														
		Upto 12498			38.74	64.56				MT						
		12499			40.78	67.96				MT						
		12500-13499			42.81	71.36				MT						
		13500-14599			44.86	74.77				MT						
	(xi)	For Timber logs														
		Average daily crane performance (in Metric Tonne)														
		Upto 3174			151.29	252.13				MT						
		3175			159.24	265.40				MT						
		3176-4175			167.21	278.69				MT						
		4176-5175			175.17	291.95				MT						
	(N)	Charges for use of Harbour Mobile Crane (HMC) of 120T capacity														
	(i)	For Shredded Scrap						67.24	112.07		0.00	0.00				
	(ii)	For Project cargo						133.49	222.48		0.00	0.00				
	(iii)	For Pet coke & Other bulk cargo,						41.51	69.19		0.00	0.00				
	(iv)	For Other bulk cargo						87.60	145.99		0.00	0.00				
	(v)	For Heavy Melting Scrap (HMS)						133.35	222.25		0.00	0.00				
	(vi)	For Coal						63.39	63.39		0.00	0.00				
	(vii)	(a) For Salt						36.15	60.25		0.00	0.00				
		(b) For Iron Ore						59.28	59.28		0.00	0.00				
	(viii)	For Food grains, met coke						62.26	103.78		0.00	0.00				
	(ix)	For Steel coils						54.35	90.59		0.00	0.00				
	(x)	For Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP+ urea)						44.86	74.77		0.00	0.00				
	(xi)	For Timber						175.17	291.95		0.00	0.00				

		logs														
	(O)	SCHEDULE OF CHARGES FOR USING THE AUTOMATED BAGGING AND RAKE LOADING OF FERTILIZERS AT GODOWN NO.34 INSIDE CARGO JETTY AREA													521.46	
	1	Hire charges of mechanized bagging and rake loading facility at Deendayal Port (For 1st 2 years of commencement of operations)						158.86	MT	0.00	0.00		0.00	0.00		
	2	Hire charges of mechanized bagging and rake loading facility at Deendayal Port (From 3 rd year onwards from the commencement of operations)						160.57	MT	0.00	0.00		0.00	0.00		
	(P)	CHARGES FOR DIRTY BALLAST TANK, TRANSFER/INTER-TRANSFER OF POL PRODUCTS.	-	-	-											
	1	For use of dirty ballast tanks of 4000 tones capacity	23250.00	25578.28			25578.28	per shift of 8 hours & or part thereof								0%
	2 (i)	Transfer of POL products from Dirty Ballast Tank in Old Kandla to the HPCL terminal Kharirohar and	8293.50	9124.02			9124.02	per shift of 8 hours & or part thereof								0%

		vice versa through KPT's 12" dia pipelines														
	(ii)	Diesel operated pump (600 HP) connected with 12"dia pipeline	876.00		963.72			963.72		Per hour or part thereof					0%	
	(iii)	Electric pumps (519 HP) with 12"dia pipeline	507.00		557.77			557.77		Per hour or part thereof					0%	
	(iv)	Electric pumps (519 HP) with 16/2"dia pipeline	505.50		556.12			556.12		Per hour or part thereof					0%	
	3	Inter-transfer of POL products from M/s. IOC fore shore terminal to Oil companies at Kharirohar and vice versa through Kandla Port Trust pipelines.	16117.50		17731.52			17731.52		per shift of 8 hours & or part thereof					0%	
III		MISCELLANEOUS CHARGES														
	(A)	FRESH WATER CHARGES	78.34	3.17	86.18	3.49		86.18	3.49	Rate per Kilolitre or part thereof				2.21	19.91	0%
			(Subject to minimum charges for 100 Kls.													
	(B)	CHARGES FOR ISSUE OF ENTRY PERMIT, TOKEN, CERTIFICATE & STATISTICAL STATEMENTS	-		-	-										
	1	Charges for issue of permanent entry permit and token	112.50		123.77			123.77						4.47	40.27	0%
	2	Charges for issue of certificate and Statistical statements by Traffic and	75.00		82.51			82.51								0%

		Marine department													
	(C)	CHARGES FOR VEHICLE FOR PLYING IN DOCKS.													
	1	Taxis													
		i) Rate per day	11.25		12.38			12.38					3.47	31.27	0%
		ii) Rate per month	112.50		123.77			123.77							0%
		iii) Rate per year	375.00		412.55			412.55							0%
	2	Auto rickshaws													
		i) Rate per day	9.00		9.90			9.90							0%
		ii) Rate per month	45.00		49.51			49.51							0%
		iii) Rate per year	150.00		165.02			165.02							0%
	3	Carts													
		i) Rate per day	2.25		2.48			2.48							0%
		ii) Rate per month	22.50		24.75			24.75							0%
		iii) Rate per year	67.50		74.26			74.26							0%
	4	Mobile cargo handling equipment (mobile cranes, forklift, FEL etc.)													
		i) Rate per day	30.00		33.00			33.00							0%
		ii) Rate per month	750.00		825.11			825.11							0%
		iii) Rate per year	---												
	(D) (i)	CHARGES FOR HIRE OF ELECTRIC WHARF CRANES, IF HIRED FOR OTHER THAN CARFO OPERATION, TO AND FROM SHIPS/BARGE S	720.00	1200.00	792.10	1320.17		792.10	1320.17						0%
	(E)	Removal of Hazardous waste/ Sludge						790.00	Rate per M.T.		0	4374		34.55	

[illegible]

		mechanically propelled vessels														
		(a) Kandla OTB														
		(b) Inner Anchorage (per GRT)	0.0255	0.0010	0.0255	0.0010		0.0281	0.0011			0.00	58413	0.00	10.28	
	D	SCHEDULE IV - WHARFAGE CHARGES														
	A.	Liquid (in bulk)														
	1	POL products in bulk other than crude oil	50.00	50.00	50.00	50.00		55.01	55.01	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	2	Other liquid cargo including bunkers	30.00	50.00	30.00	50.00		33.00	55.01	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	B.	Dry Cargoes														
	1	Fertilizer and raw material including sulphur	20.16	33.60	20.16	33.60		22.18	53.47	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	2	Foodgrains, cereals, pulses and oilseeds	-	-	-	-				Per M.T.						
		(I). BULK	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00			0.00	0.00	0.00	0.00	
		(II) BREAK BULK	5.40	9.00	5.40	9.00		5.94	26.40			0.00	0.00	0.00	0.00	
	3	Cement and clinker	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	4	Ores and minerals (in all forms)	10.13	16.88	10.13	16.88		11.14	35.07	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	5	Granites and marbles	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	6	Metals (Ferrous/non-ferrous & metals scrap including pipes, plates, pig iron, coil sheet & cokes)	22.50	37.50	22.50	37.50		24.75	57.76	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	7	Animals including chicken, sheep & goats	9.00	15.00	3.91	6.52		4.30	23.67	Each		0	5508	0.00	1.30	
	8	Animals (other than above)	18.00	30.00	9.39	15.64		10.33	33.71	Each		0.00	0.00	0.00	0.00	

	9	Animal products, bone meal, hides and skins	9.00	15.00	5.87	9.78		6.45	27.26	Per M.T.		0	315	0.00	0.09	
	10	Oil cakes and fodder	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	11	Waste paper and newsprint	18.00	30.00	18.00	30.00		19.80	49.51	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	12	Construction material and sand	10.13	16.88	10.13	16.88		11.14	35.07	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	13	Coal and coke (including firewood)	15.12	25.20	15.12	25.20		16.63	44.23	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	14	Wood, timber and bamboo	18.00	30.00	18.00	30.00		19.80	49.51	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	15	Jute & jute products and coir products	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	16	Cotton including cotton waste	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	17	Salt	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	18	Sugar	9.00	15.00	9.00	15.00		9.90	33.00	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	19	Asbestos	-	-	-	-										
	20	Synthetic resin and wood pulp	27.00	45.00	27.00	45.00		29.70	66.01	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	21	Arms, ammunition, explosives and defence stores	58.50	97.50	58.50	97.50		64.36	123.77	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	22	Dry chemicals including soda ash, HDPE, etc.	13.50	22.50	13.50	22.50		14.85	41.26	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	23	Other unspecified goods	31.50	52.50	31.50	52.50		34.65	74.26	Per M.T.		0.00	0.00	0.00	0.00	
	E	STORAGE FEES ON GENERAL CARGO														
		For Open Space														
	1	Kutchha Plots (uncemented/u nasphalted)	252.00							Rate per 10 sq. Mtr. Or part thereof per month or						
		0 - 60 days			23.34			28.25				0.00		0.00		
		61 - 90 days			46.68			56.50				0.00		0.00		
		91 - 180 days			58.35			70.63				0.00		0.00		

		Beyond 180 days			70.03			77.04		part thereof		0.00		0.00			
		Pucca Plots (cemented asphalted)															
		0 - 60 days			144.00			158.42					0.00		0.00		
		61 - 90 days			288.00			316.84					0.00		0.00		
		91 - 180 days			360.00			396.05					0.00		0.00		
		Beyond 180 days			432.00			475.26					0.00		0.00		
		Bins and raised plinth															
		0 - 60 days			168.00			184.82					0.00		0.00		
		61 - 90 days			336.00			369.65					0.00		0.00		
		91 - 180 days			420.00			462.06					0.00		0.00		
		Beyond 180 days			504.00			554.47					0.00		0.00		
	2	For Covered Space															
		0 - 60 days			279.00			306.94				0.00		0.00			
		61 - 90 days			558.00			613.88				0.00		0.00			
		91 - 180 days			697.50			767.35				0.00		0.00			
		Beyond 180 days			837.00			920.82				0.00		0.00			
	3	Storage of timber on board			1.96			2.16		Rate per 10 sq. Mtr. Or part thereof per day or part thereof		0.00		0.00			
	F	SCHEDULE VI - TROLLEY HIRE CHARGES			19.55			21.51		Rate per day or part thereof		0.00		0.00			
								TOTAL OF TUNA INCOME						0.00	33.66		
IV		PROPOSED VADINAR SOR															
I		VESSEL RELATED CHARGES															
	(A)	PORT DUES	2.1625	0.0875	2.3791	0.0963		2.38	0.096	Rate per GRT		5708115	31017751	135.80	2073.97	0%	
	(B)	PILOTAGE CHARGES								Rate per GRT							
	1	Upto 30000	12.4414	0.5033	13.6873	0.5536		13.69	0.554			213607	11801	292.	453.8	0%	

		GRT										3	85	37	5	
	2	30001- 60000 GRT	Rs.3,82,421 + Rs. 10.1707 per GRT over 30000 GRT	U.S\$ 15,468.75 +U.S\$ 0.4113 PER GRT over 30000 GRT	Rs.4,20,717.05 + Rs. 11.189 per GRT over 30000 GRT	US \$ 17017.82 + US \$ 0.4525 Per GRT over 30000 GRT		Rs.4,20,71 7.05 + Rs. 11.189 per GRT over 30000 GRT	US \$ 17017.82 + US \$ 0.4525 Per GRT over 30000 GRT			2823213	5721128	365.36	2063.76	0%
	3	ABOVE 60000 GRT	Rs. 6,87,544 + Rs. 8.948 per GRT over 60000 GRT	U.S\$ 27,806.25 +U.S\$ 0.3620 PER GRT over 60000 GRT	Rs.7,56,395.40 + Rs. 9.8440 per GRT over 60000 GRT	US \$ 30590.80 + US \$ 0.3982 Per GRT over 60000 GRT		Rs.7,56,39 5.40 + Rs. 9.8440 per GRT over 60000 GRT	US \$ 30590.80 + US \$ 0.3982 Per GRT over 60000 GRT			748829	24116438	85.32	7614.92	0%
	(C)	MISC. PILOTAGE CHARGES														
	1	Inward or outward pilotage cancellation fees (with notice of less than 3 hours)	8254.35	333.91	9080.95	367.35		9080.95	367.353			5708115	31017751	40.71	366.37	0%
	2	Pilot going to Pilot Station to pilot incoming vessel and returns back dur to non-arrival of vessel	13619.82	550.96	14983.73	606.14		14983.73	606.138							0%
	3	Pilot boarding an outgoing vessel or leaving in the craft for the vessel in mooring or stream for pilotage and has to return back dur to non-readines of vessel.	13619.82	550.96	14983.73	606.14		14983.73	606.138							0%
	4	Cancellation of shifting of vessel (with notice of less than 3 months)	18817.02	772.19	20701.38	849.51		20701.38	849.514							0%
	5	Service rendered by Pilot to a vessel at OTB/Pilot Station for double banking etc.	25% of Pilotage fees					25% of Pilotage fees								0%
	6	Attendance	1395.75	56.46 per	1535.53 per	62.12 per		1535.53	62.12 per							0%

[illegible]

		propelled vessels														
		(a) Kandla OTB	8.2194	0.3325	9.0425	0.3658		9.0425	0.3658					1.26	11.38	0%
		(b) Inner Anchorage (per GRT)	0.0172	0.0007	0.0189	0.0008		0.0189	0.0008							0%
		(c)Crafts other than sea going vessels	3.2185	0.1302	3.5408	0.1432		3.5408	0.1432							0%
	(G)	TRANSHIPMENT/LIGHTERAGE FEES FOR VESSELS LYING ON THEIR OWN ANCHORS								RATE per GRT per 30 days or part thereof		5708115	31017751			
	1	Mother vessel (vessels arriving with cargo to be transferred)	2.5956	0.1050	2.8555	0.1155		2.8555	0.1155							0%
	2	Daughter vessel (vessels receiving cargo)	0.6489	0.0262	0.7139	0.0288		0.7139	0.0288							0%
	(H)	BEACHING CHARGES	1.7613	0.0713	1.9376	0.0784		1.9376	0.0784			5708115	31017751	0	0.00	0%
	(I)	CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFTS														
	1	Crafts														
		Upto - 200 B.H.P	1228.80	49.71	1351.85	54.69		1351.85	54.687	Per hour or part thereof						0%
		201 - 400 B.H.P	3553.50	143.75	3909.35	158.15		3909.35	158.145							0%
		401 - 1500 B.H.P	4323.54	174.90	4756.50	192.41		4756.50	192.415							0%
		1501 - 2000 B.H.P	16879.13	682.81	18569.42	751.19		18569.42	751.190							0%
		Above 2000 B.H.P	17767.5 (subject to a minimum of Rs.53302.50)	718.75 (subject to a minimum of US \$ 2156.25)	19546.76 (subject to a minimum of Rs.58640.27)	790.73 (subject to a minimum of US\$ 2372.18)		19546.76 (subject to a minimum of Rs.58640.27)	790.73 (subject to a minimum of US\$ 2372.18)							0%
	2	Fire fighting craft	65425.98	2646.68	71977.80	2911.72		71977.80	2911.723	per block of 8 hours or part						0%

	3	Water barge "Bhimsen"	5768.04	233.34	6345.66	256.70		6345.66	256.701	thereof Per hour or part thereof						0%
	(J)	FRESH WATER CHARGES	52.931	2.141	58.232	2.356		58.23	2.356	Rate per Kilolitre or part thereof						0%
			(Subject to minimum charges for 100 Kls.													
II	(A)	WHARFAGE CHARGES														
		FOR BULK & CONTAINERISED CARGO														
	A.	Liquid (in bulk)														
	1	POL and products														
	a)	Crude Oil	18.00	18.00	19.80	19.80		19.80	19.80	M.T			25739705	0.00	5097.12	0%
	b)	POL Products	50.00	50.00	55.01	55.01		55.01	55.01	M.T				0.00	0.00	0%
					TOTAL VADINAR INCOME FURNISHED BY THE DPT									1632.36	24085.25	
					TRANSHIPMENT - IOC CRUDE INADVERTENTLY MISSED BY DPT AND CONSIDERED BY THE TAMP									50.24		
					GRAND TOTAL									6393.85	113733.00	
					ACTUAL CONTAINER INCOME IN 18-19									917.72	1752.84	
					TOTAL ESTIMATED REVENUE AT THE PROPOSED TARIFF									122797.42		
									TRAFFIC 2018-19			COASTAL	FOREIGN			
									DRY TRAFFIC handled by			1489475	33993116			

									KPT							
									LIQUID KANDLA			2310525	12141175			
									IOCL traffic - OOT			0	25739705			
									Transshipme nt - IOC crude			507384				
									TOTAL TRAFFIC			4307384	71873996			
									GRAND TOTAL			76181380				

Annex-III**Form No.5****Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities furnished by Deendayal Port Trust (DPT) and modified by TAMP**

Existing SOR	Proposed by DPT	Remarks by DPT	Analysis by TAMP
<u>CHAPTER – I</u> <u>Definitions and General Terms & Conditions</u>	<u>CHAPTER – I</u> <u>Definitions and General Terms & Conditions</u>		
1.1. Definitions - General	1.1. Definitions - General		
(viii). “Month” shall mean a period of time extending from one date to a corresponding date in the next calendar month. [Order No.TAMP/18/2016-KPT dated 19 March 2018 amending the existing SOR based on proposal of DPT]	---	---	<p>The definition of a “Month” was approved by this Authority vide amendment Order No.TAMP/18/2016-KPT dated 19 March 2018 based on proposal of DPT while amending the storage charge from days to month.</p> <p>It appears that port has inadvertently missed to incorporate the said definition prescribed in the existing SOR.</p> <p>The definition of month prescribed in the existing SOR is relevant and hence continue to be prescribed in the proposed SOR as well.</p>
CHAPTER - II VESSEL RELATED CHARGES	CHAPTER - II VESSEL RELATED CHARGES		
Schedule 1: Schedule of Port Dues	Schedule 1: Schedule of Port Dues		
Note nos.6 and 7 :	Note nos.6 and 7 :	Indian Ports Association (IPA) has	Relying on the justification

<p>(6). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:</p> <p>(i). Vessel entering the port for taking any provisions, water bunker, etc. for her own consumption.</p> <p>(ii). Telegraph vessel.</p> <p>(7). No Port dues shall be chargeable in respect of:</p> <p>(i). any pleasure-yacht; or,</p> <p>(ii). any vessel which having left any port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.</p>	<p>(6). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:</p> <p>(i). Vessel entering the port for taking any provisions, water, etc. for her own consumption.</p> <p>(ii). Telegraph vessel.</p> <p>(7). No Port dues shall be chargeable in respect of:</p> <p>(i). any pleasure-yacht; or,</p> <p>(ii). any vessel which having left any port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.</p> <p>(iii). Vessel entering the port for taking Bunker for her own consumption.</p>	<p>stated that the tariff charged by DPT and Customs at DPT reportedly are high at DPT and trade desires simplification of the tariff structure and standardization of Tariff structure at all Major Ports. IPA has, therefore, requested to look into the matter and put a mechanism in place which will give impetus to the bunkering business.</p>	<p>furnished by the port, modifications proposed by the port in existing note no.6 (i) and insertion of proposed note 7(iii) is approved.</p>
<p>---</p>	<p>Note no.10: Single Port dues on Per Visit / Call at Port shall be levied, in case vessel arrives at different terminals i.e. Kandla, Tuna and Vadinar. However, highest rate amongst all Terminals shall be levied, where the vessel has carried out cargo handling operations.</p>	<p>Port Dues are to be collected once for every Port visit irrespective of handling at different terminals of the port since port dues are to be levied per visit not per terminal. There is no additional revenue likely to accrue which can be captured in revenue estimation.</p> <p>Inserted for smooth operational requirement and to achieve better performance.</p>	<p>The existing and the proposed SOR prescribes different port dues for different terminals i.e. Kandla, Tuna and Vadinar. The port dues is leviable per each entry. The proposal is to levy the single port dues irrespective of handling done at different terminals applying the highest of the port dues of Kandla division, Vadinar division or Tuna Port. None of the port users have objected to the proposed note. In view of the above position and for the reasons furnished by the port, the proposed note is approved.</p>
<p>---</p>	<p>Note no.11 under the Schedule 1. Port Dues:</p> <p>Note no.23 under the Schedule 2.1 and 2.2 relating to Pilotage Fees:</p> <p>Note no.9 under the Schedule 3.1. A and 3.1.B relating to Berth Hire Charges</p> <p>"Following rebates to Container vessels is approved till 31.12.2020:</p>	<p>The revenue impact of offering such rebates till December 2020, has been captured in the Revenue Estimation by considering the actual income towards Vessel Related Charges (VRC) during the year 2018-19. Also, the said note may be incorporated under the Schedule of Port Dues in the revised SOR.</p>	<p>As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The DPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.</p> <p>The DPT proposes to prescribe the notes relating to rebate in Port Dues, Pilotage fee and Berth Hire</p>

	<table> <tr> <td>(i)</td><td>Foreign Container Vessels</td><td>Upto 40000 GRT</td><td>50%</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>Foreign Container Vessels</td><td>40001 to 65000 GRT</td><td>75%</td></tr> <tr> <td>(iii)</td><td>Foreign Container Vessels</td><td>65001 GRT onwards</td><td>80%</td></tr> <tr> <td>(iv)</td><td>Coastal Container Vessels</td><td></td><td>40% on the prevailing charges of coastal vessels</td></tr> </table>	(i)	Foreign Container Vessels	Upto 40000 GRT	50%	(ii)	Foreign Container Vessels	40001 to 65000 GRT	75%	(iii)	Foreign Container Vessels	65001 GRT onwards	80%	(iv)	Coastal Container Vessels		40% on the prevailing charges of coastal vessels		explicitly in the proposed SOR. The said rebate has been approved by the Board of Trustees of the DPT. The rebate is proposed to be allowed by DPT till 31.12.2020. In view of explicit provision of rebate proposed by the port which will bring transparency and also since the impact on the revenue estimates is captured by the DPT, the proposed note in each of the said schedules is approved subject to minor language correction. The words "is approved" are replaced with "shall be granted".
(i)	Foreign Container Vessels	Upto 40000 GRT	50%																
(ii)	Foreign Container Vessels	40001 to 65000 GRT	75%																
(iii)	Foreign Container Vessels	65001 GRT onwards	80%																
(iv)	Coastal Container Vessels		40% on the prevailing charges of coastal vessels																
Schedule 2.2: Miscellaneous Pilotage Fees	Schedule 2.2: Miscellaneous Pilotage Fees																		
Note No.5: (5). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience. (i). "Port convenience" is defined to mean the following: [(a) to (r) prescribed in existing SOR] ---	Note No.5: (5). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience. (i). "Port convenience" is defined to mean the following: [(a) to (r) as per the existing SOR continued in the proposed SOR] (s). Shifting of vessels in order to avoid multiple shifting in the following day/s will be considered as shifting for Port convenience. (t). Shifting of vessels in order to accommodate vessel declared for clean cargo berth will be considered as shifting for Port convenience.	There are occasions when export vessel having permissible sailing draught of the more than 10 meters may be directly berthed at deep draught berth by shifting a vessel having a lesser draft working in deep draught berth. Such shifting may be considered as port convenience in order to avoid multiple shifting in the following day. This is inserted based on the request made by the Kandla Port Steamship Agent's Association (KPSAA). Salt which is second major commodity exported from DPT i.e., 7.5 MMT (FY 17-18) and Agriculture Products like soya meal, rapeseed meal, castor oil meal used for	Based on detailed justification furnished by the port and since proposed note is to avoid multiple shifting and intends to optimise the use of berthing facility of the port, the note proposed by the port is approved. Based on the detailed justification furnished by the port, the note proposed by the port is approved.																

		<p>humans/ animals consumption require clean berth. When these vessels are compelled to berth where dirty cargo i.e. coal, iron, ore, copper concentrate, imported clay, alumina etc., have been handled, the cargo will get contaminated and same may get rejected by Importers. Many occasions, vessels have to wait to avail clean berth though dirty cargo berths were lying vacant or have to pay shifting charges in order to avail clean cargo berths. As a trade promotion measure and commitment to contamination free berths, a vessel declared for clean cargo berth should be provided clean cargo berth by shifting the vessel which can work in any berth. Such shifting of vessel needs to be considered in Port Account. This is proposed for insertion based on the request made by KPSAA.</p>	
---	<p>(u) Shifting of vessel due to cargo accommodation, as storage provided by Port for full manifested quantity will be considered as shifting for Port convenience.</p>	<p>DPT berths are divided in two parts i.e, northern berths (berth 1 to 10) and southern berths (berth 13 to 16). M/s Kandla International Container Terminal Private Limited (KICTPL) (berth 11 and 12) is sandwiched in between. There is no passage to access northern berths to southern berths and vice-versa and all three parts of the DPT berth having separate Custom Bond Area. Export cargo accommodation is provided by port on availability of space, nature of cargo, cargo restriction, crane berths requirement, availability covered space, fertilizers bagging plant, draft requirements, clean cargo berths and requirement of MHC etc. Vessel prefer to occupy the berth where cargo is accommodated by port at northern or southern berths and on the other side the berths may be idling and the agents are not willing to</p>	<p>Based on the justification furnished by the port, and recognising that port intends to optimise the use of berthing facility which is a scarce resource, the proposed new note is approved.</p>

		pay shifting charges and prefer to wait till required berth is falling vacant. In order to utilise idling infrastructure, vessel required to be shifted is on Port Account and hence proposed conditionality.	
Note No.9: Any Pilotage carried out with restricted engine power with the assistance of the Tug shall be charged at one and half times of the said piloting charges and for piloting a vessel under "cold move" pilotage fees shall be levied at double the rates of the said pilotage charges prescribed in the Schedule of Pilotage fees.	Note No.9: Any Pilotage carried out with restricted engine power shall be charged at one and half times of the said piloting charges and for piloting a vessel under "cold move" with the assistance of the Tug , Pilotage fees shall be levied at double the rates of the said pilotage charges prescribed in the Schedule of Pilotage fees.	Operational requirement.	The port has proposed modification in the existing note to take care of operational requirement. The modified note proposed by the port is, therefore, approved.
Note No.14: The rates specified in this schedule are for Pilotage from upto 3.22 kilometers (two miles) seaward of the Pilot station (Outer Tuna Buoy) If, however, the vessel requires the Pilot to Board the vessel beyond a point 3.22 kms. seaward from the pilot station (Outer Tuna Buoy), Pilotage fees at double the rates as specified in this schedule shall be levied. Boarding of Pilots shall be restricted to maximum of 9.66 kilometers (6 miles) seaward from Pilot Station (Outer Tuna Buoy).	Note No.14: The rates specified in this schedule are for Pilotage from upto First set of Buoys (Nos.2 & 3 for Kandla & Fairway Buoy for Tuna Tekra) . If, however, the vessel requires the Pilot to Board the vessel beyond this point , Pilotage fees at double the rates as specified in this schedule shall be levied. Boarding of pilots shall be restricted to maximum of 9.66 kilometers (6 miles) seaward from pilot Station (Outer Tuna Buoy).	Operational requirement.	The port has proposed modification in the existing note to take care of operational requirement. The modified note proposed by the port is, therefore, approved.
Note No.16: The Agent will file the inward/outward / shifting Pilot Memo with a notice of 4 hours. Amendment of the Pilot memo within three hours is allowed if the changes are made for the same tidal. However, if changes required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a notice of 3 hours.	Note No.16: The Agent will file the inward / outward / shifting pilot memo with a notice of 4 hours. Amendment of the pilot memo within three hours is allowed if the changes are made for the same tide. However, if changes required for next tide, cancellation memo would be required to be filed with a minimum notice of 3 hours.	Based on request of KPSAA existing note is modified by adding the word " minimum " in the last sentence. The proposed conditionality stipulates that no amendment will be allowed within 3 hours of demand of the pilot. Beyond 3 hours, amendment of pilot memo will be accepted.	The proposed modification by the DPT of prescription of minimum three hours' notice in the last sentence is based on the suggestion made by the user association. The same is approved.
Note No.21: Charges of tugs and other equipments used during piloting is covered under the Pilotage charges for any number of equipments /crafts used. However, any special request from the vessel would be chargeable.	Note No.21: Charges of tugs and other equipments used during piloting is covered under the Pilotage charges for any number of equipments / crafts used. Usage of equipments / crafts due to defect in vessel would be chargeable.	For smooth operational requirement and to achieve better performance.	The proposed modification is stated to be for smooth operational requirement and to achieve better performance. The proposed modified note is, therefore, approved.
---	Note No.22: In case of improper / unsafe Pilot ladder, improper Boarding/ disembarking arrangements, inability to provide Combination Ladder when Free Board of vessel is greater than 9 mtrs	Kandla Port Customs House Agents Association (KPCHAA) had requested to add "if vessel do not correct ladder after/on advice from Pilot and Master express inability to correct ladder	Based on the reasoning and justification given by the port and recognising that the proposed note is for safety of pilots, the same is approved.

	<p>following charges @ 500 \$ for Foreign vessel and Rs.20,000/- for coastal vessels will be levied.</p>	<p>position of Penalty USD100/- for foreign or ₹2000/- for coastal may be imposed.</p> <p>The DPT has, however, not accepted the said request of KPCHAA stating that many vessels with dangerous ladders threaten Pilot's life. If Pilot ladder is not as per requirement, Vessel cannot enter Port and can be referred for inspection.</p> <p>Port has experienced that vessels are coming to Kandla with improper / unsafe ladder which may result in any untoward incident for Pilots while boarding/un boarding the vessel. Hence, these charges are proposed for safety of Pilots.</p>	
<p>3.1. A. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR GENERAL CARGO AND LIQUID CARGO BERTHS AT KANDLA DIVISION.</p> <p>Notes (2) Berth Hire charge for non-crane general cargo berths shall be levied at 50% of the rates prescribed in this Schedule.</p>	<p>3.1. A. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR NON CRANE GENERAL CARGO BERTHS AND LIQUID CARGO BERTHS AT KANDLA DIVISION.</p> <p>Notes 2. (i) In above Schedule 3.1.A, Berth hire charges are for Non- Crane Berth. When DPT ELL Shore cranes are used, 200% of Berth Hire charges shall be levied.</p>	<p>---</p> <p>In the Schedule of Berth hire charges, the rates proposed have been modified, i.e. Rates are proposed now for Non-crane berth and if shore crane is utilized then 200% (190% in original proposal) of the Non-crane berth hire charges shall be levied. In the original proposal non crane berth hire charges was proposed to be increased by 5% which is withdrawn in the final revised proposal.</p>	<p>The existing SOR at schedule 3.1.A prescribes berth hire charges for general cargo berths and Liquid berths for Kandla Division. Note 2 in the existing SOR stipulates that berth hire for non-crane general cargo berths shall be levied at 50% of rates prescribed in the said schedule.</p> <p>In the proposed SOR, the port has now proposed rates for Non-crane berth. As per note 2(i) in the proposed SOR, if DPT ELL shore cranes are used, then 200% of the Non-crane berth hire charges shall be levied. Since the berth hire charges are prescribed for non-crane berths, the proposed note to levy 200% of the non-crane berth for use of DPT cranes will correspond to the existing indexed rate. Hence the proposed note no.2(i) is approved in place of the existing note no.2. Consequent to above, the title of the schedule is also proposed to be modified by the DPT. The same is approved.</p>

	Note No.2 (ii): When ship is berthed at crane berths, when no shore crane is used on account of non-availability / breakdown / commodity restriction / non-requirement of crane due to any reason etc. berth hire charges shall be levied for Non-crane berth. Booking of shore crane is not mandatory for the port users.	In order to have better utilisation of all berths, revenue generation and rationalisation of berth hire charges the proposed conditionality is introduced.	The general principle is that users are not charged for services not provided by the port. The port has proposed this new condition which is in line with this principle and hence is approved.								
	Note No.2 (iii): In case vessel working with ship cranes is required to use DPT ELL shore cranes for cargo loading / unloading operation for partial period due to any reason, Crane Berth Hire Charges shall be applicable proportionately for the number of shifts the DPT ELL Shore Cranes have worked, irrespective of number of cranes used.	New condition is incorporated based on suggestion made by the KPSAA.	Note proposed by the DPT is approved.								
Note No.8: Vessel Berthed at shore Crane Berth and not allowed to use the shore Cranes by the Port due to commodity restrictions, such Vessels will be charged Berth Hire at the rate of non-shore Crane Berth.	Deleted.	As new condition (2) (iii) is proposed, existing note no.8 is proposed to be deleted.	The proposed deletion is approved in view of insertion of note no.2(iii) which takes care of this point.								
---	3.1.C LIGHTERAGE DUES AT OTB / ANCHORAGE: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>Unit</th><th>Coastal (₹)</th><th>Foreign (US\$)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lighterage charges at OTB / Anchorage</td><td>Per GRT per hour</td><td>0.04</td><td>0.001</td></tr> </tbody> </table>	Particulars	Unit	Coastal (₹)	Foreign (US\$)	Lighterage charges at OTB / Anchorage	Per GRT per hour	0.04	0.001	Since there is opportunity loss due to non-applicability of pilotage and berth hire charges to vessel handling full cargo in mid-stream / at anchorage, new rate and conditionalities are proposed under this schedule. The proposed rates in the final revised proposal are based on the rate prescribed in the existing SOR of VOCPT flowing from clause 7.6.1 of the Tariff Policy which allows adoption of rate from the SOR of other major port for new cargo service/ facility. IFFCO has requested not to levy the proposed Lighterage charges as this item is not included in the Agreement entered between DPT and IFFCO. The port has, therefore, added a provision under note (ii) to exclude cargo of IFFCO from this levy.	Based on detailed justification furnished by the port and since the proposed rate is adoption of the existing rate approved by this Authority for V. O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) vide Order No.TAMP/12/2017-VOCPT dated 24 May 2017 and is in line with clause 7.6.1 of the Tariff Policy 2018, the proposed rate is approved along with the proposed conditionalities. This has been elaborately dealt with in the analysis also.
Particulars	Unit	Coastal (₹)	Foreign (US\$)								
Lighterage charges at OTB / Anchorage	Per GRT per hour	0.04	0.001								
General Notes relating to Schedules 3.1 to 3.5:	General Notes relating to Schedules 3.1 to 3.5:										

Note No.6 (i): Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship’s waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.	Note No.6 (i): Berth hire shall stop 4 hrs after the time of the vessel signaling its readiness to sail irrespective of any factors excepting due to defect of vessel.	Based on suggestion made by the KPSAA, this modification is proposed.	The conditionality prescribed in the existing SOR is as per clause 10.6.1 of the Working Guidelines 2018 and is uniformly prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts. There is no extra ordinary circumstance brought out by the port for the proposed modification only in the case of DPT. Hence, the existing note is continued to be prescribed in the revised SOR.						
---	Note No.9: Vessels which enter the Port for not handling any Cargo and lays up in the Port without the Approval of the Port shall be charged `8000 and US\$ 200 per 1 Hour or Part thereof for Coastal and Foreign Vessel respectively both at Kandla and Vadinar.	Port has noticed that Vessels are visiting Kandla without approval of Port (due to no business for vessels, layup for long, litigation etc.) resulting in Navigational and Environmental hazard at DPT. Such vessels also desert their crew subjecting them to miserable existence on board at the mercy of Port and Seamen welfare for their basic survival needs. In order to avoid entry of such vessels, these charges are proposed. This is not a new service/ cargo/ equipment/ facility. This is penalty which is fixed as deterrent and is proposed to be high enough to prevent such occurrence in future.	Based on the detailed justification furnished by the port and since the proposed tariff is to act as a deterrent and is for safety of port and seamen, the proposed new conditionality is approved.						
---	3.6. Schedule of Charges for carrying Bollard pull test <table><tr><td></td><td>Coastal Rates (In ₹)</td><td>Foreign rates (In \$)</td></tr><tr><td>Charges for carrying Bollard Pull test</td><td>11893.86</td><td>434.72</td></tr></table>		Coastal Rates (In ₹)	Foreign rates (In \$)	Charges for carrying Bollard Pull test	11893.86	434.72	Introduction of Bollard Pull test is approved by the Board vide Board Resolution No.101 of Board meeting held on 14 December 2018. The charges have been introduced based on Tariff of MBPT.	The port has newly proposed this schedule adopting the rates as approved by this Authority in the SOR of Mumbai Port Trust (MBPT) for similar services approved vide Order No.TAMP/78/2015-MBPT dated 21 June 2016 and is with the approval of the Board of Trustees of the DPT. The DPT has also estimated revenue for this service in Form-3. In view of the above position and recognizing that the methodology adopted by the port is one of the methods prescribed in the Tariff Guidelines for proposing tariff for new service, the rate for this new services is
	Coastal Rates (In ₹)	Foreign rates (In \$)							
Charges for carrying Bollard Pull test	11893.86	434.72							

			approved as proposed by the port. Same approach was followed in case of New Mangalore Port Trust (NMPT).										
CHAPTER - III CARGO RELATED CHARGES	CHAPTER - III CARGO RELATED CHARGES												
1. SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES	1. SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES												
---	(B). Dry Cargoes (Bulk): <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Particulars of commodities</th><th>Unit</th><th>Coastal Rates (In ₹)</th><th>Foreign rates (In ₹)</th></tr><tr><td>24</td><td>Aggregates and chips</td><td>MT</td><td>16.98</td><td>28.32</td></tr></table>	Sr. No.	Particulars of commodities	Unit	Coastal Rates (In ₹)	Foreign rates (In ₹)	24	Aggregates and chips	MT	16.98	28.32	<p>Port users who are engaged in export of stone chips & aggregates have given representations. They have submitted that the stone chips in bulk are being loaded from Kandla for the past two years due to bulk availability of cargo within the vicinity of DPT. Due to large availability of cargo and export potential of this cargo they can increase the volume by another 2.0 million per annum resulting employment to labour forces, Transport, Increase in business within port. The value of the cargo is very less and the wharfage levied by port (based on wharfage rate for unspecified goods at ₹31.50 per tonne) is on very higher side and hence they have requested DPT to reduce the wharfage charges by 50% of the present tariff to compete in the international market and also increase the volume of DPT.</p> <p>The port has justified the proposed rate stating that aggregates like construction material and stone chips give higher productivity nearly 20000 tonnes per day. Hence wharfage rates for new item has been proposed.</p>	Based on detailed justification furnished by the port for the proposed new wharfage rate, and recognising that the port has also captured revenue estimates therefrom in Form -3, proposed rate is approved.
Sr. No.	Particulars of commodities	Unit	Coastal Rates (In ₹)	Foreign rates (In ₹)									
24	Aggregates and chips	MT	16.98	28.32									
---	(C). Dry Cargoes (Break Bulk): <table><tr><td>31</td><td colspan="4">Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port</td></tr><tr><td>III</td><td>Motor Vehicles except Motor cycles:</td><td>Per vehicle</td><td>1,080</td><td>1,800</td></tr></table>	31	Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port				III	Motor Vehicles except Motor cycles:	Per vehicle	1,080	1,800	<p>To attract Ro-Ro traffic at DPT, wharfage charges for Ro-Ro cargo is proposed to be introduced at par with wharfage rate at western ports of India like Cochin or Mangalore port.</p> <p>At present, charges related to Ro-Ro at Cochin are ₹1080/- per vehicle (coastal) and ₹1800.00/- per vehicle</p>	In the existing SOR, no separate wharfage rate for RO-RO service is prescribed. The proposed flat rate for Motor vehicles (except Motor cycles) by Ro-Ro system is same as approved by this Authority for Cochin Port Trust (COPT) vide Order
31	Wharfage charges on Motor vehicles or any other equipments passing through the Port												
III	Motor Vehicles except Motor cycles:	Per vehicle	1,080	1,800									

	<table><tr><td>A</td><td>By</td><td>RO-RO</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>System</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	A	By	RO-RO				System						(foreign). Whereas in DPT, applicable wharfage charges [is in the range of ₹2200/- per vehicle upto 1400 cc and ₹8400/- per vehicle above 1400 cc for export] are almost double. Hence, wharfage charge for RORO Cargo is proposed to be kept same at par with the wharfage applicable at COPT. Only in respect of motor vehicle except motor cycle through RO-RO transportation, flat rate based on COPT has been proposed.	No.TAMP/58/2016 dated 27 February 2016. In view of the above position and recognizing that the methodology adopted by the port is one of the methods prescribed in the Tariff Guidelines for proposing tariff for new service, the rate for this new services is approved as proposed by the port.
A	By	RO-RO													
System															
Note No.1: The rates of wharfage charges prescribed above in their application to cargoes other than Bulk, i.e. break bulk and non-containerised cargo shall be charged Rs.10.80/- per MT for Coastal and Rs.18/- per MT for Foreign cargo for supply of Port Labour in addition to the above rates.	Deleted.	As the existing rate have already been included in respective Proposed Break Bulk rates, the existing note is proposed for deletion. It is to confirm that there is no duplication on levy for supply of port labour for break bulk and containerized cargo.	In the revised proposed SOR, the existing rate of on board labour prescribed in schedule 3 under Chapter III and the rate as per note no.1 for break bulk and non-containerised cargo under the wharfage schedule have been merged and composite wharfage rate is proposed by the port. Hence the proposed deletion is approved as same is covered in wharfage rate.												
Note No.6: Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for export, if removed for any reason, with prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to wharfage charges applicable for such cargo, is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms.	Note No.6: Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for export, if removed for any reason, with prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to 50% wharfage charges applicable for bulk cargo and 75% wharfage charges applicable for break-bulk cargo, is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms.	For smooth operational requirement and to achieve better performance.	Based on reasons given by the port, the modification proposed by the DPT in the existing note is approved.												
---	Note No.15: An amount of ₹145/- per container will be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled at the Major Port Trusts and terminals operating thereat towards Mandatory User Charge (MUC) for the Logistics Data Bank (LDB) service to be rendered by DMICDC.	Noted please.	This Authority has recently vide Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019, approved revised Mandatory User Charges (MUC) for DMICDC's Logistics Data Bank (LDB) project across all the Major Port Trusts and BOT operators operating thereat. Therefore, the revised MUC on												

			containers for the Logistics Data Bank Service rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMICDC) approved by this Authority for a period of two years as per the common adoption Order by all Major Port Trusts and BOT terminals thereat shall be applicable in case of DPT also. Hence note proposed by the DPT is suitably modified and prescribed in the revised SOR of DPT under Chapter III as Note no.15 in this regard as prescribed in other Major Port Trusts viz., NMPT, COPT, VOCPT etc.
---	Note No.16: The booking of Port labours as per NIT manning scale.	In order to do away with notional bookings, it is proposed that on board labour charges may be merged with wharfage charges.	The proposed note need not form part of the SOR as it is not a tariff related matter. As per Clause 7.4 of the Tariff Policy 2018, the DPT to ensure that there shall be no notional booking of labour and other similar notional charges levied by the port.
2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES 2.1. Free Period	2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES 2.1. Free Period		
Note No.9: Unclaimed goods when sold by the Port Administration under the rules in force, a free period of 7 days shall be allowed from the date of acceptance of the bid by the KPT.	Note No.9: Unclaimed goods when sold by the Port Administration under the rules in force, a free period of 30 days shall be allowed from the date of acceptance of the bid by the DPT.	For smooth operational requirement.	Based on reason given by the port, proposed modification is approved.
---	Note No.11: Demurrage Charges on cargo handed over by the importer or CHA ceases from the date of issue of Customs NOC to auction the cargo.	Many times, importer or exporter abandon / surrender / relinquish the title of goods due to reasons like customs duty, price fluctuations, contamination of the cargo, miss declaration or legal matters involved in import or export. As per current practice, port is raising the bill on the demurrage charges / ground rent on plot continuously and due to relinquishment of the goods the importer/exporter fails to make the	Based on reasons given by the port, proposed notes is approved.
---	Note No.12: Whenever the goods are detained/ seized/ confiscated by the Customs Department after landing of goods, the demurrage/ ground rent charges will cease to apply from date of seizure till release of seizure from the Customs Department.		
2.5. LICENCE (STORAGE) FEES ON	2.6. LICENCE (STORAGE) FEES ON		

GENERAL CARGO			GENERAL CARGO			payment of port charges. Hence it is proposed to collect the dues of the port from the users till the date of issue of NOC from Customs Department is received to auction the cargo. Further as per the note no 12, whenever the goods are detained/ seized/ confiscated by the Customs Department after landing of goods, the demurrage/ ground rent charges will cease to apply from date of seizure till release of seizure from the Customs Department.	Based on reasons given by the port, proposed note is approved.															
---			Note No.8: Rental charges on cargo handled over by the importer or CHA ceases from the date of issue of Customs NOC to auction the cargo.																			
2.6. (b). CHARGES FOR PARKING OF CARGO HANDLING EQUIPMENT LIKE HMC'S CRANES, GRABS, FORKLIFTS, PAY-LOADERS, TRAILORS, LOOSE GEAR, HMC's CRANES GRABS, CRANES ETC.			2.6. (b). CHARGES FOR PARKING OF CARGO HANDLING EQUIPMENT LIKE HMC'S CRANES, GRABS, FORKLIFTS, PAY-LOADERS, TRAILORS, LOOSE GEAR, HMC's CRANES GRABS, CRANES ETC.																			
<table><tr><th>Basis of charge</th><th>Covered area</th><th>Open area</th></tr><tr><td>Per sq. metre or part thereof per month or part thereof</td><td>₹83.70</td><td>₹43.20</td></tr></table>			Basis of charge	Covered area	Open area	Per sq. metre or part thereof per month or part thereof	₹83.70	₹43.20	<table><tr><th>Basis of charge</th><th>Covered area</th><th>Open area</th></tr><tr><td>(i). Per sq. metre or part thereof per month or part thereof</td><td>92.08</td><td>47.53</td></tr><tr><td>(ii). Per sq. metre or part thereof per week or part thereof</td><td>23.02</td><td>11.88</td></tr></table>			Basis of charge	Covered area	Open area	(i). Per sq. metre or part thereof per month or part thereof	92.08	47.53	(ii). Per sq. metre or part thereof per week or part thereof	23.02	11.88	As per Schedule 2.6(b) under chapter 3 of the existing SOR, basis of charge of the said service is "per Sq, Mt. or part thereof per month or part thereof". In the current proposal, in addition to basis of charge as per month, weekly charge has been introduced. Combined revenue for both month as well as week has been captured in the revenue estimation.	Weekly charges proposed for the said service are 1/4 th of monthly charges for concerned service. The port has confirmed that revenue estimate captures the impact thereof. In view of the above and clarification given by the DPT, the proposed rate for week basis along with existing rate on month basis is approved.
Basis of charge	Covered area	Open area																				
Per sq. metre or part thereof per month or part thereof	₹83.70	₹43.20																				
Basis of charge	Covered area	Open area																				
(i). Per sq. metre or part thereof per month or part thereof	92.08	47.53																				
(ii). Per sq. metre or part thereof per week or part thereof	23.02	11.88																				
3. CHARGES FOR COMPOSITE RATE FOR ON BOARD LABOUR OF CARGO HANDLING DIVISION			Deleted.			This schedule is deleted and the rates for on board labour have been merged into wharfage rate for each commodity of dry bulk and break bulk cargo. At DPT, presently, wharfage and OBLC charges are levied on per tonne basis. Port is in process of implementing Stevedoring and Shore handling Regulation and NIT award on manning scale for cargo handling operation. In order to do away with notional bookings, it is proposed that the on board labour charges may be merged with wharfage charges. In order to avoid multiplicity of payments collection of revenue is simplified	Based on reasons given by the DPT and as rates are merged with respective wharfage charges, the proposal of DPT regarding deletion of schedule of charges for Composite rate for supply of On Board Labour of Cargo Handling Division is approved by this Authority.															

		without affecting the revenue of the port. Similar simplification of wharfage charges is made at COPT.													
CHAPTER IV MISCELLANEOUS CHARGES	CHAPTER IV MISCELLANEOUS CHARGES														
4. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES:	4. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES:														
---	<table border="1"> <tr> <td>5.</td><td>For use of InMotion Weighbridge for cargo loaded in Railway wagons</td><td>Per wagon</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(i). Loaded wagon</td><td></td><td>110.00</td></tr> <tr> <td></td><td>(ii). Empty wagon</td><td></td><td>55.00</td></tr> </table>	5.	For use of InMotion Weighbridge for cargo loaded in Railway wagons	Per wagon			(i). Loaded wagon		110.00		(ii). Empty wagon		55.00	DPT has installed 3 nos. of In-Motion Weighbridge and proposed rates are based on CHPT SOR.	The rate proposed by the port are same as approved by this Authority for Chennai Port Trust (CHPT) vide Order No.TAMP/21/2018-CHPT dated 08 June 2018. In view of the above position and recognizing that the methodology adopted by the port is one of the methods prescribed in the Tariff Guidelines for proposing tariff for new service, the rate for this new service is approved as proposed by the port. The port has included the revenue estimate for this item in Form-3.
5.	For use of InMotion Weighbridge for cargo loaded in Railway wagons	Per wagon													
	(i). Loaded wagon		110.00												
	(ii). Empty wagon		55.00												
---	Note No.3: Whenever User does not utilise Weighbridge, on account of rail borne cargo, no weighment charges are leviable. This is applicable to all weighbridges in Port area.	For weighment of Rail borne cargo, in motion weighbridge is installed.	Based on reason given by the port, proposed note is approved.												
6. SCHEDULE OF CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFT:	6. SCHEDULE OF CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFT:														
---	Note No.9: Hire charges for Port craft for boarding of transportation of Personnel (Boarding officer, surveyor etc.) from Jetty to vessel and back will be levied at ₹5000/- for Coastal vessel and \$185 for Foreign vessel, per hour or part thereof, subject to minimum of 2 hours.	DPT is supposed to provide a launch with GRT between 401 to 1500 BHP, for boarding or transportation of Personnel (Boarding officer, surveyor etc.). Whenever such launches are not available, higher powered crafts/tugs are provided. Hence proposed conditionality in introduced.	Based on reasons given by the DPT, proposed note is approved.												
10. Charges for Hire of Mobile Harbour Crane of 60 tonne Capacity:	10. Charges for Hire of Mobile Harbour Crane of 60 tonne Capacity:														
Note No.1: The formula for calculation of average berth-day output is as follows:	Note No.1: The formula for calculation of average berth-day output is as follows:	To ease out of calculation of average berth-day output and to make it more understandable following modification	The existing formula appears to be incomplete. Hence proposed modification to make it explicit is												

Total Quantity loaded / unloaded by the MHC / Total time taken from vessel commencement to completion *24	Total Quantity loaded/unloaded by the MHC/ Total time taken from commencement to completion of loading / discharging of cargo * 24			is proposed.	approved.	
---	Note No.(viii): For supply of MHC for other than cargo operations the charges @ ₹10,000/- per hour or part thereof shall be levied.			New note should be added in Charges of hire of Harbour Mobile Crane of 60 tonne capacity.	The proposed note prescribes tariff arrangement for use of HMC other than cargo operations. Hence the proposed note for port owned HMC of 60T is approved.	
---	Note No.(ix): Deposit paid in advance for booking of MHC shall be refunded if not supplied by port due to unavailability of the crane.			It is observed that the party has booked the MHC and paid advance amount for rendering the service but due to any reason like non availability, crane breakdown or any other issues HMC was not supplied by the DPT. In such an event, it takes more time to process the application and refund the deposit of the user. Hence for ease of doing business and to facilitate the trade with easy booking and refund process, proposed conditionalities are introduced.	The proposed note no (ix) is for benefit of trade and for ease of business and goes with the principle that user shall not be charges for the services not provided. The proposed note is, therefore, approved.	
---	Note No.(x): Charge of ₹50,000/- per crane when crane has been supplied and not used by the port user. The charge shall not be chargeable in case the vessel does not berth as scheduled for any reasons.			Kandla Stevedores Association Limited (KSAL) has stated the proposed amount should not be charged when the vessel does not berth for whatever reasons and loading/ unloading operations cannot be carried out. In this regard, the DPT has clarified that being a tidal port, the berthing and sailing of vessel depends on the tide and also loading and unloading of the vessel may get affected due to various operational reasons. On such occasions, the scheduled vessels may not berth which is not in the control of stevedores The last sentence is, therefore, added based on the suggestion made by KSAL.	In note no.(x), the port proposes to charge of ₹50,000/- per crane when crane has been supplied and not used by the port use. Further, the said rate is not proposed to be charged in case the vessel does not berth as scheduled for any reasons. Based on the justification furnished by the port, proposed note is approved subject to minor modification. The words “any reasons” to be replaced with “any operational reasons for example like tide”	
11. Charges for use of Harbour Mobile Crane (HMC) of 120T capacity:		11. Charges for use of Harbour Mobile Crane (HMC) of 120T capacity:				
[Rate for 120T HMC owned by DPT was		Sr.	Commodity	Ceiling rate per	To encourage the Port Users for high	For detailed reasons given in para

<div>approved by the Authority based on the proposal of DPT following normative approach vide Order No.TAMP/29/2018-DPT dated 31 July 2018. The rates approved are linked to performance level prescribed therein. The rates are subject to annual indexation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) and valid for a period of 5 years i.e. till 07 May 2023.].</div> <div>Notes: (i) to (x) governing rate for 120 T HMC to be deployed by private service provider also prescribed in the said Order.</div>	No.		tonne (in ₹)	
			Foreign	Coastal
		Shredded scrap	112.07	67.24
	2	Project cargo	222.48	133.49
	3	Pet coke & other Bulk cargo	69.19	41.51
	4	Other Break bulk cargo	145.99	87.60
	5	Heavy Melting scrap (HMS)	222.25	133.35
	6	Coal	63.39	63.39
	7	Salt	60.25	36.15
	8	Iron ore	59.28	59.28
	9	Food grains, Met coke	103.78	62.26
	10	Steel coils	90.59	54.35
	11	Gypsum, MOP, Fertilizer (DAP + Urea)	74.77	44.86
	12	Timber logs	291.95	175.17
Notes: [Existing notes (i) to (x) deleted by DPT.]				
---	New notes proposed by DPT			Justification commonly furnished by DPT for 60T port owned HMC and for 120 T HMC
	Note No.(i): For supply of MHC for other than cargo operations the charges @ ₹10,000/- per hour or part thereof shall be levied.			
---	Note No.(ii): Deposit paid in advance for booking of MHC shall be refunded if not supplied by port due to unavailability of the crane.			
---	Note No.(iii): Charge of ₹50,000/- per crane when crane has been supplied and not used by the port user. The charge shall not be chargeable in case the vessel does not berth as scheduled for any reasons.			
12. SCHEDULE OF CHARGES FOR USING				

12. SCHEDULE OF CHARGES FOR USING					performance and high productivity the Port has fixed the base rate for any quantity handled by MHC crane for different cargo. Hence, as the total annual requirement from the project is based on the ceiling rate only, the ceiling rate has been frozen at two higher ceiling rate (i.e, with 10% increase in base ceiling rate) for each cargo. This will help the port to achieve economy of scale with handling more cargo & more earnings. The higher productivity will help in reduction of turn-around time of vessel as well it will increase the wharfage, marine & pilotage charges collected by handling of more vessels. Hence, these conditionalities have no relevance, therefore have been removed.	12(xiv) of the analysis, a note is prescribed to state that the rates along with conditionalities as approved in the Order dated 31 July 2018 shall continue. The DPT is, however, allowed, if necessary, to come up with a separate proposal for the port owned HMC following normative approach within two months from the date of notification of this Order in the Gazette of India. The port shall give adequate reasoning and justification for the proposal when valid rate for port owned 120T HMC till May 2023 prevails. The three new notes proposed by the DPT at for 120T HMC at par with the new notes proposed for port owned 60T HMC, may be incorporated by the DPT while filing the separate proposal.
-----------------------------------	--	--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

THE AUTOMATED BAGGING AND RAKE LOADING OF FERTILIZERS AT GODOWN NO.34 INSIDE CARGO JETTY AREA:	THE AUTOMATED BAGGING AND RAKE LOADING OF FERTILIZERS AT GODOWN NO.34 INSIDE CARGO JETTY AREA:								
Note No.(2): If the facility is not available for any reason such as being non-operational being pre-occupied etc., DPT is permit the users to avail other facilities within or outside the Port. Such permissions will be issued by the DPT.	Note No.(2): If the facility is not available for any reason such as being non-operational, being pre-occupied or fertilizer is imported for industrial purpose, shortage of storage space in port godowns, when rake is indented loading for multiple varieties of fertilisers etc. DPT may permit the users to avail other facilities within or outside the port, such permissions will be issued by DPT.	Clarification furnished by the DPT brought out in para 12(x) of the Order.	Based on request of Rishi Shipping and clarification furnished by the DPT and reasons explained in para 12(x) of Order, proposed modification is approved. Revenue estimation for this item is also captured in Form-3.						
[Para 11.2. of the Order No.TAMP/33/2018-DPT dated 18 January 2019 approved by the Authority for fixation of tariff for automated bagging and rake loading of fertilizers at godown no.34 inside cargo jetty area of DPT stipulates that since the Operation and Maintenance contract given to Rishi Shipping for operation and maintenance is for eight years and tariff proposed by the DPT is norm based, the rate approved is made coterminus with the Operation and Maintenance contract given by DPT]	Note No.(5): The validity of proposed service shall be till the period of contract for operation and maintenance of proposed service.	The DPT has proposed insertion of the said note to fall in line with para 11.2 of the Order No.TAMP/33/2018-DPT dated 18 January 2019.	The note no.(5) proposed by the DPT is approved.						
---	(13) Removal of Hazardous waste / Sludge. Removal of Hazardous waste / Sludge: <table><tr><th>Description</th><th>Unit</th><th>Charge payable</th></tr><tr><td>Removal of Hazardous waste / Sludge</td><td>Per ton or part thereof</td><td>790.00</td></tr></table>	Description	Unit	Charge payable	Removal of Hazardous waste / Sludge	Per ton or part thereof	790.00	Included by the DPT in the final revised proposal.	It is understood that the proposed rate is for miscellaneous services and not of mandatory nature. The port has also captured the revenue impact of the proposed rate in Form 3. The proposed rate is, therefore, approved.
Description	Unit	Charge payable							
Removal of Hazardous waste / Sludge	Per ton or part thereof	790.00							
CHAPTER V RATE FOR TUNA PORT	Chapter V RATES FOR TUNA PORT (BARGE JETTY OF DPT)								
1. SCHEDULE OF PORT DUES	1. SCHEDULE OF PORT DUES								
To be inserted.	Note No.1: Port Dues will be charged based on the status of the vessel at the time of its entry into the port limits.	---	The existing and proposed general condition at 1.2. (iv) stipulates that the status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the						

			purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose. The port has not given any reasons for proposing separate note exclusively for port dues at Tuna Port which is also not found to be in line with the general prescription. That being so, separate note for port dues for Tuna port need not be prescribed. Tuna port will be governed by the general condition at 1.2 (iv).															
4. SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES:	4. SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES:																	
Note No.1: Break Bulk Cargo shall be charged ₹15/- per MT for supply of Port Labour in addition to above rates. (As proposed in proposal sent in March 18.)	Deleted.	As the existing rates for supply of port labour for Break Bulk cargo have been merged into the proposed wharfage for Tuna Port.	Based on clarification furnished by the port, the proposed deletion appears to be in order and hence is approved.															
---	Note No.1: Wharfage charges shall be levied on the goods actually exported.	---	Proposed note is approved.															
5 SCHEDULE OF STORAGE FEES ON GENERAL CARGO	5 SCHEDULE OF STORAGE FEES ON GENERAL CARGO																	
---	<table><tr><td>(iii)</td><td>Bins and raised plinth</td><td></td></tr><tr><td></td><td>Upto 2 months</td><td>184.82</td></tr><tr><td></td><td>More than 2 months to 3 months</td><td>369.65</td></tr><tr><td></td><td>More than 3 months to 6 months</td><td>462.06</td></tr><tr><td></td><td>Beyond 6 months</td><td>554.47</td></tr></table>	(iii)	Bins and raised plinth			Upto 2 months	184.82		More than 2 months to 3 months	369.65		More than 3 months to 6 months	462.06		Beyond 6 months	554.47	---	For Kandla Division, the existing as well as the proposed SOR at schedule 2.5.(A) Storage fee for open space for general cargo includes prescription of rate for Bins and raised Plinth. The port proposes to adopt the same existing rate applicable for Kandla division for Tuna port. The proposed tariff item is approved.
(iii)	Bins and raised plinth																	
	Upto 2 months	184.82																
	More than 2 months to 3 months	369.65																
	More than 3 months to 6 months	462.06																
	Beyond 6 months	554.47																
CHAPTER VA TARIFF FOR MARINE RELATED SERVICES PROVIDED BY KANDLA PORT TRUST (KPT) AT DRY BULK TERMINAL COMMISSIONED BY AKBTPPL AT TUNA / TEKRA	Deleted.	This has been elaborately dealt with in the analysis at para 12(xv). Proposal of DPT for the reasons stated therein is approved. In the General Terms and Condition at 1.2, a note (xx) is inserted stating that applicable Vessel Related Charges of Kandla Division shall apply for dry bulk terminal commissioned by AKBTPPL at Tuna/ Tekra to avoid any ambiguity.																